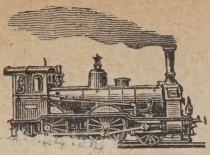
THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

385
En3
1913²

Digitized by the Internet Archive
in 2026 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign

https://archive.org/details/engelmannseisen1913unse_0

385
E53
1913 2



Engelmann's

Eisenbahn-Kalender

des Deutschen Reichs.

Mit besonderer Berücksichtigung der

Preussisch-Hessischen Staatsbahnen.

1913.

Einunddreißigster Jahrgang.

II. Teil.

Unter Redaktion fachmännischer aktiver Kräfte.

Berlin.
Verlag und Eigentum von Julius Engelmann.
Lützowstraße Nr. 97.

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY URBANA

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

Ausführungsbestimmungen zu den das P... und das Hinterbliebenen-Fürsorg... dernden Gesetzen . . . . . .
Ausführungsbestimmungen zu dem das Pensionsgesetz abändernden Gesetz 8
Zahlung und Verrechnung der Gnadenbezüge von den staatlichen Zivilpensionen 9
Pensionsberechnungstabelle 10
Berechnung der pensionsfähigen Militärdienstzeit . 18
Pensionsfähige Dienstzeit der im Disziplinarwege entlassenen, demnächst wieder angestellten Beamten 18
Auslegung des § 14³ des Pensionsgesetzes . . . 19
Berechnung der pensionsfähigen Dienstzeit . . . 19
Verhältnis einer erdienten Pension zu einer im Disziplinarverfahren bewilligten Unterstützung . 20
Anrechnung der neben der Besoldung gewährten Dienst- usw. Zulagen als Diensteinkommen . . 21
Einziehung oder Kürzung der Zivilpensionen, Hinterbliebenen-Bezüge und Wartegelder bei Wiederbeschäftigungen oder Wiederanstellungen der Pensionäre usw. 22
Anrechnung praktischer Vorbereitung als pensionsfähige Dienstzeit 27
Anrechnung von Hilfsunterbeamtendienstzeit 27, 34
Nachweis der Dienstunfähigkeit im Verfahren der unfreiwilligen Versetzung in den Ruhestand . . 34
Pensionierung dienstunfähiger Beamten 35
Ueberführung in andere Aemter 35
Anrechnung von Kriegsjahren . . 36, 37, 39, 40, 41
Auslegung des Begriffs „Kriegsteilnehmer“ . . . 42
Gesetz, betr. die Fürsorge für die Witwen u. Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten 43
Auslegung der §§ 10 und 12 des Hinterbliebenen-Fürsorge-Gesetzes 48
Berechnung des Lebensalters bei Gewährung von Waisengeld und Waisenrente usw. 49

Fortsetzung des Inhaltsverzeichnisses befindet sich hinten auf der dritten und vierten Seite des Umschlags.

Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten.

(Fortsetzung aus dem ersten Teil Seite 323.)

Ausführungsbestimmungen zu den das Pensionsgesetz und das Hinterbliebenen-Fürsorgegesetz abändernden Gesetzen vom 27. Mai 1907 (G.-S. S. 95 und 99).

(Ministerial-Erlaß vom 27. Juni 1907. — IV. B. 4. 765.)

Der nachstehende Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 13. Juni d. J. wird zur Beachtung mitgeteilt.

Wegen Umrechnung der Pensionen für die Kriegsteilnehmer und der bereits festgesetzten Pensionen für die nach dem 1. April d. J. in den Ruhestand getretenen Beamten (erläuternde Bemerkung zu A. V. 1, 2a u. b der Ausführungsbest.) sowie der Hinterbliebenenbezüge (B. III der Ausführungsbest.) ist alsbald das Erforderliche zu veranlassen. Soweit die von mir in Gemeinschaft mit dem Herrn Finanzminister festgesetzten Pensionen der nach dem 1. April d. J. in den Ruhestand getretenen Beamten von den Königlichen Eisenbahndirektionen umzurechnen sind, sind dabei zur Vermeidung doppelter Umrechnung auch die den Beamten vor ihrem Eintritt in den Ruhestand etwa inzwischen bewilligten Gehaltszulagen zu berücksichtigen. Die bei mir aus diesem Anlaß inzwischen gestellten Anträge auf andere Festsetzung der Pensionen werden den Königlichen Eisenbahndirektionen demnächst zur selbständigen Erledigung zurückgegeben werden.

Der Finanz-Minister. Berlin, den 13. Juni 1907.

Durch die Gesetze vom 27. Mai 1907, betreffend Abänderungen des Pensionsgesetzes — G.-S. S. 95 — und wegen Abänderung des Hinterbliebenen-Fürsorgegesetzes — G.-S. S. 99 — erhalten das Pensionsgesetz und das Hinterbliebenen-Fürsorgegesetz unter Berücksichtigung aller ergangenen Abänderungsgesetze den in den Anlagen zusammengestellten Wortlaut.

Zur Ausführung der genannten Gesetze vom 27. Mai 1907 werden folgende Erläuterungen und Anweisungen erteilt:

A. Gesetz, betreffend Abänderungen des Pensionsgesetzes.

I. Für die Berechnung und Festsetzung der Pensionen sind — abgesehen von den Bestimmungen im Artikel V (§ 19 Nr. 3)*)

---

*) Dieserhalb ergeht besondere Verfügung.

238966

und im Artikel VI (§ 19a), welche die Anrechnung außerstaatlicher Dienstzeiten betreffen —, zwei wichtige materielle Aenderungen gegenüber dem bisherigen Recht eingetreten:

1. Die durch Artikel II (§ 8) erfolgte Abänderung der Pensionsabstufung;

2. Die durch Artikel III (§ 16) getroffene Vorschrift, daß die Dienstzeit — sowohl die Militär-, als auch die Zivildienstzeit — vom Beginne des achtzehnten Lebensjahres zu rechnen ist.

II. Für das Ruhen der Pension und für die Pensionsregelung im Falle abermaliger Versetzung in den Ruhestand sind durch die Vorschriften in Artikel VIII (§ 27) und IX (§ 28) in dreifacher Hinsicht Aenderungen des bisherigen Rechtszustandes bewirkt:

1. Die Kürzungsbestimmungen sind auch auf die Fälle der Wiederanstellung im Dienste eines anderen Bundesstaats, im Kommunal- und Institutendienst ausgedehnt;

2. für die Berechnung des früheren und des neuen Diensteinkommens sind in Anlehnung an § 24 des Offizierpensionsgesetzes besondere Vorschriften getroffen, die eine Durchbrechung des bisherigen Grundsatzes bedeuten, nach welchem das tatsächliche Diensteinkommen zu berücksichtigen war;

3. in § 28 ist vorgesehen, daß dem Pensionär nicht nur seine vorher erdiente Pension erhalten bleiben muß, sondern vielmehr eine fingierte Pension, welche sich für die Gesamtdienstzeit aus dem der Festsetzung der alten Pension zugrunde gelegten Diensteinkommen ergibt.

III. Für die Zahlung der Pensionen ist durch Artikel VII (§ 25) angeordnet, daß in Zukunft die Pensionen — und zwar auch die bereits vor dem 1. April 1907 festgesetzten (Art. XI Abs. 6) — für jedes Kalendervierteljahr im voraus in einer Summe zu zahlen sind. Diese Zahlung in Vierteljahrsbeträgen wird erstmalig am 1. Juli 1907 stattzufinden haben. Die dafür erforderlichen Vorbereitungen sind seitens der Zahlungsstellen alsbald zu veranlassen.

Solche Pensionen, deren Zahlung innerhalb eines Kalendervierteljahres beginnt, sind künftig bis zum Schlusse des betreffenden Kalendervierteljahres im voraus in einer Summe und von da ab weiter in vierteljährlichen Beträgen im voraus zu zahlen.

IV. Als Gnadenbezug ist an Stelle des bisherigen Gnadenmonats das Gnadenvierteljahr getreten (Art. X § 31).

Der Kreis der zum Gnadenbezug berechtigten Personen ist in der Weise ausgedehnt, daß das Gnadenvierteljahr

1. allen legitimierten Nachkommen zusteht,

2. allen Verwandten der aufsteigenden Linie gewährt werden kann.

In Absatz 3 sind die Voraussetzungen für die fakultative Gewährung des Gnadenvierteljahrs eingehender festgesetzt als bisher.

Diese veränderten Vorschriften über die Gewährung des Gnadenvierteljahrs finden nach Artikel XI des Gesetzes auf die Hinterbliebenen aller Pensionäre Anwendung, deren Tod am 1. April 1907 oder später eingetreten ist bezw. eintritt. Wegen der hiernach in den bereits eingetretenen Todesfällen erforderlichen Zahlungen ist von der nach Artikel X (§ 31 Abs. 2) zuständigen Behörde das weitere alsbald zu veranlassen; sofern in diesen Fällen nach Ablauf des bisherigen Gnadenmonats bereits Witwen- oder Waisengelder an die nunmehr zum Gnadenvierteljahr

Berechtigten gezahlt worden sind, werden diese Zahlungen auf den Betrag des Gnadenvierteljahrs in Anrechnung zu bringen sein.

V. Das Gesetz tritt allgemein mit Wirkung vom 1. April 1907 in Kraft (Art. XI Abs. 1).

Hieraus ergibt sich:

1. daß die bereits festgesetzten, auf gesetzlichem Anspruche beruhenden Pensionen derjenigen Beamten, welche nach dem 1. April 1907 in den Ruhestand getreten sind, nach Maßgabe der neuen Vorschriften durch eine die Pensionsnachweisung ergänzende Verfügung anderweitig festzusetzen und die sich ergebenden Mehrbeträge für die verflossene Zeit alsbald nachzuzahlen sind,

2. daß diejenigen Beamten, welche zu oder vor dem 1. April 1907 in den Ruhestand getreten sind, nicht unter das Gesetz fallen. In dieser Hinsicht bestehen jedoch zwei Ausnahmen:

a) in Artikel XI Absatz 2 ist für die Kriegsteilnehmer die anderweitige Festsetzung ihrer auf gesetzlichem Anspruche beruhenden Pensionen gemäß der neuen Pensionsabstufung — Artikel II (§ 8) — unter Zugrundelegung ihres früheren pensionsfähigen Diensteinkommens mit Wirkung vom 1. April 1907 vorgeschrieben und in gleicher Weise die Erhöhung der ihnen auf Grund des § 2 Abs. 2 oder des § 7 des Gesetzes vom 27. März 1872 bewilligten Pensionen zugelassen;

b) nach Artikel XI Absatz 3 finden die neuen Vorschriften des § 27 auch auf die zu oder vor dem 1. April 1907 in den Ruhestand getretenen Beamten Anwendung und ebenso die neuen Vorschriften des § 28, wenn die Beamten nach dem Inkrafttreten der Novelle aus den neuen Stellen ausscheiden.

Hierzu ist erläuternd zu bemerken:

Zu 1.

Die erforderliche Umrechnung der bereits festgesetzten, auf gesetzlichem Anspruche beruhenden Pensionen der nach dem 1. April 1907 in den Ruhestand getretenen Beamten hat von Amts wegen mit tunlichster Beschleunigung zu erfolgen und ist Sache derjenigen Behörde, welche die Pension seinerzeit festgesetzt hat oder zu ihrer Festsetzung zuständig gewesen sein würde, wenn nicht auf Grund der Bestimmung zu Nr. 15 des Erlasses unserer Herren Amtsvorgänger vom 29. Juli 1884 (Min.-Bl. f. d. i. V. S. 194) die Entscheidung uns vorbehalten geblieben wäre, also vor allem auch in den Fällen der Versetzung in den Ruhestand auf dem in §§ 89 fg. des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 (G.-S. S. 465) vorgeschriebenen Wege.

Wegen etwaiger anderweiter Festsetzung der Pensionen, welche auf Grund des § 2 Abs. 2 oder des § 7 des Pensionsgesetzes an solche Beamte bewilligt sind, welche nach dem 1. April 1907 in den Ruhestand getreten sind, ist, sofern ein Bedürfnis zur Erhöhung vorliegt, von der letzten Dienstbehörde beziehungsweise von derjenigen Behörde an uns zu berichten, welche zur Pensionsfestsetzung zuständig gewesen wäre, falls ein gesetzlicher Anspruch auf Pension vorgelegen hätte.

Zu 2a.

Kriegsteilnehmer im Sinne dieser gesetzlichen Vorschrift ist nicht nur jeder, dem ein Kriegsjahr bei der Pensionsfestsetzung angerechnet ist, sondern in entsprechender Anwendung der Bundesratsverordnung vom 24. April 1905 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 101) jeder, der in einem der von deutschen Staaten

vor 1871 oder von dem Deutschen Reiche geführten Kriege zu kriegerischen Zwecken die feindliche Grenze überschritten oder im eigenen bezw. verbündeten Lande an kriegerischen Operationen oder Kämpfen teilgenommen hat. *)

*) Der Minister des Innern.

Berlin, den 14. September 1905.

Euerer Hochwohlgeboren lasse ich anbei einen Abdruck der vom Bundesrate unterm 24. April 1905 beschlossenen Ausführungsbestimmungen über die Gewährung von Beihilfen an Kriegsteilnehmer (Art. I 3 und Art. III des Gesetzes vom 22. Mai 1895 — R.-G.-Bl. S. 237) — veröffentlicht im Zentralblatt für das Deutsche Reich für 1905 Seite 101 ff. — mit dem Ersuchen ergebenst zugehen, für die Zukunft gefälligst danach zu verfahren. Etwaige Erlasse, die diesen Bestimmungen entgegenstehen, treten hiermit außer Wirksamkeit.

Im übrigen bemerke ich folgendes:

I. Zu § 1.

1. Bezüglich der Frage, ob die Gefechte und Straßenkämpfe, welche in verschiedenen Teilen des In- und Auslandes zur Unterdrückung von Aufständen in den Jahren 1848 und 1849 stattgefunden haben, als Krieg im Sinne des Gesetzes anzusehen sind, soll an der bisher bestandenen Uebung nichts geändert werden. Es ist daher bei Berücksichtigung der Teilnehmer an diesen Unternehmungen daran festzuhalten, daß die Beihilfen nur solchen ehemaligen Unteroffizieren und Mannschaften zuerkannt werden, welche nach den beigebrachten Nachweisen in den gedachten Jahren tatsächlich an Gefechten und Kämpfen teilgenommen haben. Der Besitz der Hohenzollernschen Denkmünze mit der Umschrift „Seinen bis in den Tod getreuen Kriegern" verleiht an sich keinen Anspruch auf die Anerkennung als Kriegsteilnehmer.

2. Als Kriege sind nicht anzusehen:

a) die Bewegungen in der Provinz Posen und der Marsch nach Krakau 1846,

b) die Mobilmachung 1850 einschl. der Besetzung von Rendsburg 1851/52,

c) die Mobilmachung 1859,

d) die Grenzbesetzung gegen Polen 1863/64,

e) die Bundesexekution nach Holstein und Lauenburg in den Jahren 1863 und 1864, soweit nicht Kriegsteilnahme nach § 1 Abs. 2 Ziffer 1 der Ausführungsbestimmungen in Betracht kommt.

Wird bei den Begebenheiten zu a bis e im Einzelfalle die Teilnahme an einem Kampfe nachgewiesen, so ist der Betreffende als Kriegsteilnehmer anzusehen.

3. Die Handwerker-Abteilungen, welche mit den Ersatz-Truppenteilen vor dem 2. März 1871 die französische Grenze überschritten haben, zählen nicht zu den für kriegerische Zwecke bestimmt gewesenen Ersatz- oder Besatzungstruppen.

Im Auftrage: v. Kitzing.

Bekanntmachung.[1])

Der Bundesrat hat beschlossen, den nachstehenden Ausführungsbestimmungen über die Gewährung von Beihilfen an

[1]) Zentralblatt für das Deutsche Reich von 1905 S. 101 und Min.-Bl. f. d. i. Verw. von 1905 S. 169.

Für die hiernach erforderliche Umrechnung der Pensionen der Kriegsteilnehmer gilt das vorstehend „zu 1" Bemerkte.

Um den danach zuständigen Behörden die Ermittelung derjenigen Fälle, in denen eine anderweite Festsetzung der Pensionen von Kriegsteilnehmern erforderlich ist, zu erleichtern, sind ihnen durch jede Regierung von den bei dieser bezw. bei ihren Spezialkassen zur Zahlung gelangenden Pensionen die in Betracht kommenden Pensionsfälle listenweise mitzuteilen. In diese Listen sind von der Regierung alle Pensionen aufzunehmen, bezüglich deren eine Erhöhung wegen Kriegsteilnahme in Frage kommt. Demgemäß sind in die Listen jedenfalls alle diejenigen noch zahlbaren Pensionen aufzunehmen, welche hinter 45/60 des pensionsfähigen Diensteinkommens zurückbleiben und bei deren Festsetzung ein Kriegsjahr in Anrechnung gebracht ist. Soweit eine Kriegsteilnahme aus den Unterlagen nicht ersichtlich ist, aber nach Lage des Falles vorliegen kann, ist bei der nächsten Pensionszahlung durch Anfrage bei dem Pensionär eine entsprechende Aufklärung zu veranlassen. Die Listen sind bis zum 15. Juli d. J. mitzuteilen, und zwar unter entsprechender

---

Kriegsteilnehmer (Artikel I 3 und Artikel III des Gesetzes vom 22. Mai 1895 — Reichsgesetzbl. S. 237 —) seine Zustimmung zu erteilen.

Berlin, den 24. April 1905.

Der Reichskanzler.

In Vertretung: von Stengel.

Ausführungsbestimmungen über die Gewährung von Beihilfen an Kriegsteilnehmer (Artikel I 3 und Artikel III des Gesetzes vom 22. Mai 1895 — Reichs-Gesetzbl. S. 237 —).

§ 1. Personen des Unteroffizier- und Mannschaftenstandes des Feldheeres, der Ersatz- und Besatzungstruppen aller Waffen und der Marine sind im allgemeinen als Kriegsteilnehmer anzusehen, wenn sie in dem Feldzug 1870/71 oder in einem von deutschen Staaten vor 1870 geführten Kriege zu kriegerischen Zwecken die feindliche Grenze überschritten oder im eigenen beziehungsweise verbündeten Lande an kriegerischen Operationen oder Kämpfen teilgenommen haben.

Hiernach gehören zu ihnen aus den Kriegen 1864, 1866, 1870/71 insbesondere diejenigen, welche

1. im Jahre 1864 in der Zeit vom 1. Februar bis zum 2. August die südliche Grenze von Holstein zu kriegerischen Zwecken überschritten haben,

2. im Jahre 1866 in der Zeit vom 15. Juni bis zum 2. August die feindliche Grenze zu kriegerischen Zwecken überschritten oder im eigenen beziehungsweise verbündeten Lande an kriegerischen Operationen oder Kämpfen teilgenommen haben,

3. im Feldzug 1870/71 in der Zeit vom 16. Juli 1870 bis zum 2. März 1871 die Grenze von Frankreich zu kriegerischen Zwecken überschritten haben.

Von früheren Angehörigen der Marine sind insbesondere als Kriegsteilnehmer anzusehen diejenigen, welche

1. am 27. Juni 1849 an dem Gefechte des für den Kriegszweck ausgerüsteten Postdampfschiffs „Preußischer Adler" mit

Anwendung der obigen Vorschriften auch an die danach zuständigen Behörden der anderen Ressorts.

Zu 2 b.

Den neuen Vorschriften in § 27 und § 28 ist rückwirkende Kraft beigelegt, um den sämtlichen Altpensionären die aus der neuen Fassung sich ergebenden Vorteile (vergl. oben unter II 2 und 3) zuzuwenden und um ferner in den Fällen der anderweiten Festsetzung der Pensionen bereits pensionierter Kriegsteilnehmer zu verhüten, daß diese bei einer Wiederanstellung im Bundesstaats-, Kommunal- oder Institutendienste günstiger stehen als die erst nach dem 1. April 1907 in den Ruhestand tretenden Beamten. Um aber unter allen Umständen eine Schlechterstellung der Altpensionäre gegenüber ihrer bisherigen Rechtsstellung auszuschließen, ist in Artikel XI Absatz 4 ausdrücklich vorgeschrieben, daß der den bereits pensionierten Beamten auf Grund des neuen Gesetzes zu zahlende Pensionsbetrag nicht hinter demjenigen zurückbleiben darf, welcher ihnen bei Anwendung der bisherigen Vorschriften zustehen würde. Es ist daher in jedem Falle der Wiederanstellung oder wiederholten Pensionierung eines Altpensionärs zu prüfen, ob seine Bezüge sich nach den früheren oder nach den neuen Vorschriften in § 27 und § 28 günstiger berechnen.

---

der dänischen Kriegsbrigg „St. Croix" oder am 7. August 1856 an dem Gefechte gegen die Riffpiraten bei Tres Forças beteiligt gewesen sind,

2. im Jahre 1864 zwischen dem 1. Februar und dem 2. August einschließlich zu den Besatzungen nachstehender Schiffe gehört haben:

der Korvetten „Arcona", „Nymphe" und „Vineta",
der Segelfregatte „Niobe",
der Avisos „Grille", „Loreley", „Pr. Adler",
der Kanonenboote „Basilisk", „Blitz", „Chamäleon", „Comet", „Cyclop", „Delphin", „Fuchs", „Habicht", „Hay", „Hyäne", „Jäger", „Natter", „Pfeil", „Salamander", „Schwalbe", „Scorpion", „Sperber", „Tiger", „Wespe", „Wolf",
sowie der in der Ostsee in Dienst gestellten 18 Kanonenschaluppen und 4 Kanonenjollen,

3. im Jahre 1866 zur Besatzung des Panzerfahrzeugs „Arminius", des Avisos „Loreley", der Dampfkanonenboote „Cyclop" und „Tiger" zwischen dem 15. und 21. Juni einschließlich gehört haben,

4. in den Jahren 1870/71 zu den Besatzungen nachstehender Schiffe zu nachbenannten Zeiten gehört haben:

„König Wilhelm", „Kronprinz", „Friedrich Carl" am 5. August und 11. September 1870,
„Arminius" am 24. August und 11. September 1870,
Dampfer „Cuxhaven" am 13. August 1870,
„Elisabeth", „Pr. Adler", „Chamäleon", „Tiger" am 5. Sept. 1870,
„Arcona", „Nymphe", „Augusta", „Grille", „Falke", „Basilisk", „Comet", „Fuchs", „Hay", „Schwalbe", „Sperber" „Prinz Adalbert", „Wolf", „Cyclop", „Habicht", „Jäger", „Pfeil", „Hyäne", „Natter", „Wespe", „Blitz", „Drache", „Salamander", „Meteor", Dampfer „Holsatia" zwischen dem 17. Juli 1870 und dem 2. März 1871 einschließlich,
oder sich bei den nach Frankreich entsendet gewesenen Marine-Abteilungen befunden haben.

B. Gesetz wegen Abänderung des Hinterbliebenen-Fürsorgegesetzes.

I. Das Hinterbliebenen-Fürsorgegesetz hat zu den §§ 7, 8, 15 und 20 sowie durch Einschiebung eines neuen § 12a Aenderungen erfahren.

Zu § 12a wird bemerkt:

a) Zu Abs. 1: Falls der Verstorbene als Staatspensionär im unmittelbaren preußischen Staatsdienste wiederangestellt gewesen war und eine neue Pension gemäß § 28 Abs. 1 des Pensionsgesetzes erdient hatte, sind die Hinterbliebenenbezüge von demjenigen Betrage zu berechnen, welcher sich aus der in der neuen Stellung erdienten Pension und aus demjenigen Teile der alten Pension zusammensetzt, der dem Verstorbenen zur Zeit seines Todes nach § 28 Abs. 2 a. a. O. zu zahlen war oder im Falle seiner abermaligen Pensionierung hätte gezahlt werden müssen.

b) Zu Abs. 2: Falls der Staatspensionär im Reichs-, Bundesstaats-, Kommunal- oder Institutendienst im Sinne des § 27 des Pensionsgesetzes wiederangestellt gewesen war, so sind

1. die jedem Hinterbliebenen gesetzlich zustehenden Bezüge von der vollen, früher erdienten preußischen Staatspension zu berechnen,

2. ist festzustellen, welche Bezüge den einzelnen Hinterbliebenen auf Grund der Wiederanstellung des Verstorbenen von seiten des Reichs usw. zustehen,

3. ist zu berechnen, welche Bezüge den einzelnen Hinterbliebenen zustehen würden, wenn der Verstorbene auch die in seinem neuen Amt zugebrachte Dienstzeit im preußischen Staatsdienste zurückgelegt hätte und sodann unter Zugrundelegung des für die Festsetzung der alten Staatspension maßgebend gewesenen Diensteinkommens als Staatsbeamter pensioniert worden wäre.

Insoweit die Summe der zu 1 und 2 gedachten Bezüge bei dem einzelnen Berechtigten den für ihn zu 3 ermittelten Betrag übersteigt, ist der für ihn zu 1 ermittelte, aus der Staatskasse zu zahlende Betrag zu kürzen.

Falls im Laufe der Bezugszeit in den Bezügen eines der Hinterbliebenen eine Aenderung eintritt, ist die angegebene Berechnung erneut vorzunehmen.

II. Außerhalb des Rahmens des Hinterbliebenen-Fürsorgegesetzes ist durch Artikel VI vorgesehen, daß den Hinterbliebenen des im § 2 Abs. 2 des Pensionsgesetzes genannten Beamten — welche nicht unter § 1 des Hinterbliebenen-Fürsorgegesetzes fallen — Witwen- und Waisengeld in den Grenzen des Hinterbliebenen-Fürsorgegesetzes gewährt werden kann. Wird eine solche Gewährung für angezeigt erachtet, so ist an uns zu berichten, unter Darlegung der Würdigkeit und Bedürftigkeit des Verstorbenen und seiner Hinterbliebenen.

Verstirbt ein einem anderen Ressort angehörig gewesener Pensionär, dem eine lebenslängliche Pension auf Grund des § 2 Abs. 2 des Pensionsgesetzes bewilligt war, so ist seitens der für die Pensionszahlung zuständigen Regierung an die zuständige Pensionsfestsetzungsbehörde Nachricht zu geben mit dem Anheimstellen etwaiger weiterer Veranlassung gemäß Artikel VI.

III. Das neue Gesetz tritt nach Artikel VII, wie das Abänderungsgesetz zum Pensionsgesetz, mit Wirkung vom 1. April 1907 in Kraft.

Hieraus ergibt sich, daß die Bezüge der Hinterbliebenen derjenigen Beamten oder Pensionäre, welche vor dem 1. April 1907 gestorben sind, unverändert bleiben.

Andererseits kommt für die Bezüge der Hinterbliebenen der an oder nach dem 1. April 1907 verstorbenen Beamten oder Pensionäre eine Verbesserung sowohl infolge der Abänderung des Hinterbliebenen-Fürsorgegesetzes als auch infolge der Abänderung des Pensionsgesetzes in Frage.

In letzterer Beziehung ist zu beachten, daß die der Berechnung der Hinterbliebenenbezüge zugrunde zu legende Pension des Verstorbenen nur dann auf Grund der neuen Vorschriften des Pensionsgesetzes zu ermitteln ist, wenn der Verstorbene sich am 1. April 1907 noch im aktiven Dienste befand. Sofern der Verstorbene bereits zu oder vor dem 1. April 1907 in den Ruhestand getreten war, kommt nur im Falle der Kriegsteilnehmerschaft eine Berechnung seiner Pension auf Grund des neuen § 8 des Pensionsgesetzes in Betracht (Art. XI Abs. 2 der Novelle zum Pensionsgesetz).

Die bereits festgesetzten, auf gesetzlichem Anspruche beruhenden Bezüge für die Hinterbliebenen der sämtlichen seit dem 1. April 1907 verstorbenen Beamten und Pensionäre sind demgemäß alsbald einer Nachprüfung zu unterwerfen und nötigenfalls anderweitig festzusetzen.

Dabei ist, soweit es sich um die Hinterbliebenen von Pensionären handelt, zu beachten, daß diesen gemäß Art. XI Abs. 5 der Novelle zum Pensionsgesetze ein Gnadenvierteljahr von der Pension zusteht und daher die Zahlung der Hinterbliebenenbezüge erst nach Ablauf des Gnadenvierteljahrs beginnt (vergl. oben unter A. IV).

IV. In der monatlichen Zahlung der Hinterbliebenenbezüge ist eine Aenderung nicht eingetreten.

Der Finanzminister.
Frhr. v. Rheinbaben.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage:
v. Kitzing.

Ausführungsbestimmungen zu dem das Pensionsgesetz abändernden Gesetz vom 27. Mai 1907 (G.-S. S. 95).

(Ministerial-Erlaß vom 30. August 1907. — IV. B. 4. 1071.)

Der nachstehende Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 20. August d. J. wird mit Bezug auf den Erlaß vom 27. Juni d. J. (E.-V.-Bl. S. 227) zur gleichmäßigen Beachtung mitgeteilt.

Im Anschluß an unsere Rundverfügung vom 13. Juni d. J. — F.-M. I. 10629, M. d. I. Ia. 4412 (Min.-Bl. f. d. i. V. S. 202) — bestimmen wir zur Ausführung des Gesetzes vom 27. Mai d. J., betreffend Abänderungen des Pensionsgesetzes (Gesetz-Samml. S. 95):

I. Zu A. V. 2a jener Rundverfügung wird darauf hingewiesen, daß die in Artikel XI Abs. 2 des Gesetzes angeordnete Rückwirkung für die Kriegsteilnehmer sich nur auf die neuen Vorschriften über den Betrag der Pension — Artikel II (§ 8) des Gesetzes —, nicht aber auch auf alle sonstigen Bestimmungen des Gesetzes erstreckt, so daß bei der Neufestsetzung der betreffenden Pensionen nur die in Artikel II (§ 8) vorgeschriebene,

günstigere Pensionsabstufung Berücksichtigung zu finden hat, pensionsfähiges Diensteinkommen und Dienstzeit aber unverändert aus der früheren Pensionsnachweisung zu übernehmen sind.

II. Bei der Umrechnung bereits festgesetzter Pensionen für die nach dem 1. April 1907 in den Ruhestand getretenen Beamten oder für Kriegsteilnehmer — zu vergl. A. V. 1 und 2a unserer Rundverfügung vom 13. Juni d. J. — ist zu prüfen, ob der Pensionär auf Grund des Reichsgesetzes vom 22. Mai 1895 (Reichs-Gesetzbl. S. 237) einen Pensionszuschuß bezieht, weil er infolge Verwundung oder sonstiger Dienstbeschädigung im Kriege 1870/71 verhindert gewesen ist, ein zweites bei der Pensionierung zu der wirklichen Dauer der Dienstzeit zuzurechnendes Kriegsjahr zu erdienen, und ob infolge der Vorschrift in Artikel II (§ 8) des Gesetzes vom 27. Mai d. J. nicht eine Ermäßigung dieses Zuschusses von $^1/_{60}$ auf $^1/_{120}$ des pensionsfähigen Diensteinkommens einzutreten hat; denn der Pensionszuschuß darf nach der gesetzlichen Vorschrift den durch Anrechnung eines ferneren Dienstjahres eintretenden Vorteil nicht übersteigen, würde also von dem vollendeten 30. Dienstjahre ab nicht wie bisher $^1/_{60}$, sondern nur $^1/_{120}$ des pensionsfähigen Diensteinkommens betragen. Erforderlichenfalls sind entsprechende Mitteilungen an das Kriegsministerium oder an dasjenige Bezirkskommando zu richten, an welches derzeit der Antrag auf Bewilligung des Zuschusses gelangt ist.

Zahlung und Verrechnung der Gnadenbezüge von den staatlichen Zivilpensionen.

(Ministerial-Erlaß vom 28. März 1908. — IV. K. 7. 56.)

Der nachstehende Erlaß des Herrn Finanzministers vom 5. März d. Js. wird zur Kenntnisnahme und gleichmäßigen Beachtung mitgeteilt.

---

1. Nach § 31 des Zivilpensionsgesetzes in der neuen Fassung vom 27. Mai v. Js. hat die Zahlung des an Stelle des bisherigen Gnadenmonats getretenen Gnadenvierteljahrs von der Pension voraus in einer Summe zu erfolgen.

2. Obwohl nun die Gnadenbezüge von der Pension eines im vierten Viertel eines Etatsjahres verstorbenen Pensionärs ganz oder zum Teil in das folgende neue Etatsjahr hinüberreichen, so sind doch die auf Grund der Absätze 1 und 2 des § 31 des Zivilpensionsgesetzes zu zahlenden stets, und die auf Grund des § 3 daselbst zu zahlenden, wenn die Zahlungsanweisung bis zum Jahresabschlusse für das Sterbeetatsjahr erfolgt, zum vollen Betrage für das letztere Etatsjahr als Ist-, eventl. als Rest-Ausgabe zu verrechnen — vergl. § 14 des Gesetzes, betr. den Staatshaushalt, vom 11. Mai 1898 —.

3. Ist in einzelnen Fällen die rechtzeitige Verrechnung tatsächlich unmöglich gewesen oder aus anderen Gründen unterblieben, so bleibt die Ausgabe bei den laufenden Fonds zu verrechnen.

Pensionsberechnungstabelle,

Original-Ausarbeitung. (Nachdruck verboten.)

Zugrunde zu legen ist das Gesamteinkommen (Gehalt, durchschnittlicher Wohnungsgeldzuschuß und pensionsfähige Nebenbezüge).

Der durchschnittliche Wohnungsgeldzuschuß beträgt für mittlere Beamte 546 M., für untere Beamte 300 M.

Bei den Pensionsbeträgen sind die überschießenden Mark auf volle Mark abgerundet.

Gesamteinkommen (einschl. durchschn. Wohnungsgeldzusch. und pensionsfähig. Nebeneinkommen.)	Die Pensionsbeträge betragen nach Dienstjahren:															
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	20/60	21/60	22/60	23/60	24/60	25/60	26/60	27/60	28/60	29/60	30/60	31/60	32/60	33/60	34/60	35/60
1400	467	490	514	537	560	584	607	630	654	677	700	724	747	770	794	817
1450	484	508	532	556	580	605	629	653	677	701	725	750	774	798	822	846
1500	500	525	550	575	600	625	650	675	700	725	750	775	800	825	850	875
1550	517	543	569	595	620	646	672	698	724	750	775	801	827	853	879	905
1600	534	560	587	614	640	667	694	720	747	774	800	827	854	880	907	934
1650	550	578	605	633	660	688	715	743	770	798	825	853	880	908	935	963
1700	567	595	624	652	680	709	737	765	794	822	850	879	907	935	964	992

1750	584	613	642	671	700	730	759	788	817	846	875	905	934	963	992	1021
1800	600	630	660	690	720	750	780	810	840	870	900	930	960	990	1020	1050
1850	617	648	679	710	740	771	802	833	864	895	925	956	987	1018	1049	1080
1900	634	665	697	729	760	792	824	855	887	919	950	982	1014	1045	1077	1109
1950	650	683	715	748	780	813	845	878	910	943	975	1008	1040	1073	1105	1138
2000	667	700	734	767	800	834	867	900	934	967	1000	1034	1067	1100	1134	1167
2050	684	718	752	786	820	855	889	923	957	991	1025	1060	1094	1128	1162	1196
2100	700	735	770	805	840	875	910	945	980	1015	1050	1085	1120	1155	1190	1225
2150	717	753	789	825	860	896	932	968	1004	1040	1075	1111	1147	1183	1219	1255
2200	734	770	807	844	880	917	954	990	1027	1064	1100	1137	1174	1210	1247	1284
2250	750	788	825	863	900	938	975	1013	1050	1088	1125	1163	1200	1238	1275	1313
2300	767	805	844	882	920	959	997	1035	1074	1112	1150	1189	1227	1265	1304	1342
2350	784	823	862	901	940	980	1019	1058	1097	1136	1175	1215	1254	1293	1332	1371
2400	800	840	880	920	960	1000	1040	1080	1120	1160	1200	1240	1280	1320	1360	1400
2450	817	858	899	940	980	1021	1062	1103	1144	1185	1225	1266	1307	1348	1389	1430
2500	834	875	917	959	1000	1042	1084	1125	1167	1209	1250	1292	1334	1375	1417	1459
2550	850	893	935	978	1020	1063	1105	1148	1190	1233	1275	1318	1360	1403	1445	1488
2600	867	910	954	997	1040	1084	1127	1170	1214	1257	1300	1344	1387	1430	1474	1517
2650	884	928	972	1016	1060	1105	1149	1193	1237	1281	1325	1370	1414	1458	1502	1546
2700	900	945	990	1035	1080	1125	1170	1215	1260	1305	1350	1395	1440	1485	1530	1575
2750	917	963	1009	1055	1100	1146	1192	1238	1284	1330	1375	1421	1467	1513	1559	1605
2800	934	980	1027	1074	1120	1167	1214	1260	1307	1354	1400	1447	1494	1540	1587	1634
2850	950	998	1045	1093	1140	1188	1235	1283	1330	1378	1425	1473	1520	1568	1615	1663
2900	967	1015	1064	1112	1160	1209	1257	1305	1354	1402	1450	1499	1547	1595	1644	1692
2950	984	1033	1082	1131	1180	1230	1279	1328	1377	1426	1475	1525	1574	1623	1672	1721

Gesamteinkommen (einschl. durchschn. Wohnungsgeldzusch. und pensionsfähig. Nebeneinkommen).	Die Pensionsbeträge betragen nach Dienstjahren:															
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	20/60	21/60	22/60	23/60	24/60	25/60	26/60	27/60	28/60	29/60	30/60	31/60	32/60	33/60	34/60	35/60
3000	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500	1550	1600	1650	1700	1750
3050	1017	1068	1119	1170	1220	1271	1322	1373	1424	1475	1525	1576	1627	1678	1729	1780
3100	1034	1085	1137	1189	1240	1292	1344	1395	1447	1499	1550	1602	1654	1705	1757	1809
3150	1050	1103	1155	1208	1260	1313	1365	1428	1470	1523	1575	1628	1680	1733	1785	1838
3200	1067	1120	1174	1227	1280	1334	1387	1440	1494	1547	1600	1654	1707	1760	1814	1867
3250	1084	1138	1192	1246	1300	1355	1409	1463	1517	1571	1625	1680	1734	1788	1842	1896
3300	1100	1155	1210	1265	1320	1375	1430	1485	1540	1595	1650	1705	1760	1815	1870	1925
3350	1117	1173	1229	1285	1340	1396	1452	1508	1564	1620	1675	1731	1787	1843	1899	1955
3400	1134	1190	1247	1304	1360	1417	1474	1530	1587	1644	1700	1757	1814	1870	1927	1984
3450	1150	1208	1265	1323	1380	1438	1495	1553	1610	1668	1725	1783	1840	1898	1955	2013
3500	1167	1225	1284	1342	1400	1459	1517	1575	1634	1692	1750	1809	1867	1925	1984	2042
3550	1184	1243	1302	1361	1420	1480	1539	1598	1657	1716	1775	1835	1894	1953	2012	2071
3600	1200	1260	1320	1380	1440	1500	1560	1620	1680	1740	1800	1860	1920	1980	2040	2100
3650	1217	1278	1339	1400	1460	1521	1582	1643	1704	1765	1825	1886	1947	2008	2069	2130
3700	1234	1295	1357	1419	1480	1542	1604	1665	1727	1789	1850	1912	1974	2035	2097	2159
3750	1250	1313	1375	1438	1500	1563	1625	1688	1750	1813	1875	1938	2000	2063	2125	2188
3800	1267	1330	1394	1457	1520	1584	1647	1710	1774	1837	1900	1964	2027	2090	2154	2217
3850	1284	1348	1412	1476	1540	1605	1669	1733	1797	1861	1925	1990	2054	2118	2182	2246

3900	1300	1365	1430	1495	1560	1625	1690	1755	1820	1885	1950	2015	2080	2145	2210	2275
3950	1317	1383	1449	1515	1580	1646	1712	1778	1844	1910	1975	2041	2107	2173	2239	2305
4000	1334	1400	1467	1534	1600	1667	1734	1800	1867	1934	2000	2067	2134	2200	2267	2334
4050	1350	1418	1485	1553	1620	1688	1755	1823	1890	1958	2025	2093	2160	2228	2295	2363
4100	1367	1435	1504	1572	1640	1709	1777	1845	1914	1982	2050	2119	2187	2255	2324	2392
4150	1384	1453	1522	1591	1660	1730	1799	1868	1937	2006	2075	2145	2214	2283	2352	2421
4200	1400	1470	1540	1610	1680	1750	1820	1890	1960	2030	2100	2170	2240	2310	2380	2450
4250	1417	1488	1559	1630	1700	1771	1842	1913	1984	2055	2125	2196	2267	2338	2409	2480
4300	1434	1505	1577	1649	1720	1792	1864	1935	2007	2079	2150	2222	2294	2365	2437	2509
4350	1450	1523	1595	1668	1740	1813	1885	1958	2030	2103	2175	2248	2320	2393	2465	2538
4400	1467	1540	1614	1687	1760	1834	1907	1980	2054	2127	2200	2274	2347	2420	2494	2567
4450	1484	1558	1632	1706	1780	1855	1929	2003	2077	2151	2225	2300	2374	2448	2522	2596
4500	1500	1575	1650	1725	1800	1875	1950	2025	2100	2175	2250	2325	2400	2475	2550	2625
4550	1517	1593	1669	1745	1820	1896	1972	2048	2124	2200	2275	2351	2427	2503	2579	2655
4600	1534	1610	1687	1764	1840	1917	1994	2070	2147	2224	2300	2377	2454	2530	2607	2684
4650	1550	1628	1705	1783	1860	1938	2015	2093	2170	2248	2325	2403	2480	2558	2635	2713
4700	1567	1645	1724	1802	1880	1959	2037	2115	2194	2272	2350	2429	2507	2585	2664	2742
4750	1584	1663	1742	1821	1900	1980	2059	2138	2217	2296	2375	2455	2534	2613	2692	2771
4800	1600	1680	1760	1840	1920	2000	2080	2160	2240	2320	2400	2480	2560	2640	2720	2800
4850	1617	1698	1779	1860	1940	2021	2102	2183	2264	2345	2425	2506	2587	2668	2749	2830
4900	1634	1715	1797	1879	1960	2042	2124	2205	2287	2369	2450	2532	2614	2695	2777	2859
4950	1650	1733	1815	1898	1980	2063	2145	2228	2310	2393	2475	2558	2640	2723	2805	2888
5000	1667	1750	1834	1917	2000	2084	2167	2250	2334	2417	2500	2584	2667	2750	2834	2917
5050	1684	1768	1852	1936	2020	2105	2189	2273	2357	2441	2525	2610	2694	2778	2862	2946

Gesamteinkommen (einschl. durchschnittl. Wohnungsgeldzuschuß und pensionsfähiges Nebeneinkommen).	Die Pensionsbeträge betragen nach Dienstjahren:														
	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
	36/60	37/60	38/60	39/60	40/60	81/120	82/120	83/120	84/120	85/120	86/120	87/120	88/120	89/120	90/120
1400	840	864	887	910	934	945	957	969	980	992	1004	1015	1027	1039	1050
1450	870	895	919	943	967	979	991	1003	1015	1028	1040	1052	1064	1076	1088
1500	900	925	950	975	1000	1013	1025	1038	1050	1063	1075	1088	1100	1113	1125
1550	930	956	982	1008	1034	1047	1060	1073	1085	1098	1111	1124	1137	1150	1163
1600	960	987	1014	1040	1067	1080	1094	1107	1120	1134	1147	1160	1174	1187	1200
1650	990	1018	1045	1073	1100	1114	1128	1142	1155	1169	1183	1197	1210	1224	1238
1700	1020	1049	1077	1105	1134	1148	1162	1176	1190	1205	1219	1233	1247	1261	1275
1750	1050	1080	1109	1138	1167	1182	1196	1211	1225	1240	1255	1269	1284	1298	1313
1800	1080	1110	1140	1170	1200	1215	1230	1245	1260	1275	1290	1305	1320	1335	1350
1850	1110	1141	1172	1203	1234	1249	1265	1280	1295	1311	1326	1342	1357	1373	1388
1900	1140	1172	1204	1235	1267	1283	1299	1315	1330	1346	1362	1378	1394	1410	1425
1950	1170	1203	1235	1268	1300	1317	1334	1349	1365	1382	1398	1414	1430	1447	1463
2000	1200	1234	1267	1300	1334	1350	1367	1384	1400	1417	1434	1450	1467	1484	1500
2050	1230	1265	1299	1333	1367	1384	1401	1418	1435	1453	1470	1487	1504	1521	1538
2100	1260	1295	1330	1365	1400	1418	1435	1453	1470	1488	1505	1523	1540	1558	1575
2150	1290	1326	1362	1398	1434	1452	1470	1488	1505	1523	1541	1559	1577	1595	1613
2200	1320	1357	1394	1430	1467	1485	1504	1522	1540	1559	1577	1595	1614	1632	1650
2250	1350	1388	1425	1463	1500	1519	1538	1557	1575	1594	1613	1632	1650	1669	1688

2300	1380	1419	**1457**	1495	1534	1553	1572	1591	1610	1630	1649	1668	1687	1706	1725
2350	1410	1450	1489	1528	1567	1587	1606	1626	1645	1665	1685	1704	1724	1743	1763
2400	1440	1480	1520	1560	1600	1620	1640	1660	1680	1700	1720	1740	1760	1780	1800
2450	1470	1511	1552	1593	1634	1654	1675	1695	1715	1736	1756	1777	1797	1818	1838
2500	1500	1542	1584	1625	1667	1688	1709	1730	1750	1771	1792	1813	1834	1855	1875
2550	1530	1573	1615	1658	1700	1722	1744	1764	1785	1807	1828	1849	1870	1892	1913
2600	1560	1604	1647	1690	1734	1755	1777	1799	1820	1842	1864	1885	1907	1929	1950
2650	1590	1635	1679	1723	1767	1789	1811	1833	1855	1878	1900	1922	1944	1966	1988
2700	1620	1665	1710	1755	1800	1823	1845	1868	1890	1913	1935	1958	1980	2003	2025
2750	1650	1696	1742	1788	1834	1857	1880	1903	1925	1948	1971	1994	2017	2040	2063
2800	1680	1727	1774	1820	1867	1890	1914	1937	1960	1984	2007	2030	2054	2077	2100
2850	1710	1758	1805	1853	1900	1924	1948	1972	1995	2019	2043	2067	2090	2114	2138
2900	1740	1789	1837	1885	1934	1958	1982	2006	2030	2055	2079	2103	2127	2151	2175
2950	1770	1820	1869	1918	1967	1992	2016	2041	2065	2090	2115	2139	2164	2188	2213
3000	1800	1850	1900	1950	2000	2025	2050	2075	2100	2125	2150	2175	2200	2225	2250
3050	1830	1881	1932	1983	2034	2059	2085	2110	2135	2161	2186	2212	2237	2263	2288
3100	1860	1912	1964	2015	2067	2093	2119	2145	2170	2196	2222	2248	2274	2300	2325
3150	1890	1943	1995	2048	2100	2127	2154	2179	2205	2232	2258	2284	2310	2336	2363
3200	1920	1974	2027	2080	2137	2160	2187	2214	2240	2267	2294	2320	2347	2374	2400
3250	1950	2005	2059	2113	2167	2194	2221	2248	2275	2303	2330	2357	2384	2410	2438
3300	1980	2035	2090	2145	2200	2228	2255	2283	2310	2338	2365	2393	2420	2448	2475
3350	2010	2066	2122	2178	2234	2262	2290	2318	2345	2373	2401	2429	2457	2485	2513
3400	2040	2097	2154	2210	2267	2295	2324	2352	2380	2409	2437	2465	2494	2522	2550
3450	2070	2128	2185	2243	2300	2329	2358	2387	2415	2444	2473	2502	2530	2559	2588
3500	2100	2159	2217	2275	2384	2363	2392	2421	2450	2480	2509	2538	2567	2596	2625

Gesamteinkommen (einschl. durchschnittl. Wohnungsgeldzuschuß und pensionsfähiges Nebeneinkommen).	Die Pensionsbeträge betragen nach Dienstjahren:														
	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	**39**	40
	36/60	37/60	38/60	39/60	40/60	81/120	82/120	83/120	84/120	85/120	86/120	87/120	88/120	89/120	90/120
3550	2130	2190	2249	2308	2367	2397	2426	2456	2485	2515	2545	2574	2604	2633	2663
3600	2160	2220	2280	2340	2400	2430	2460	2490	2520	2550	2580	2610	2640	2670	2700
3650	2190	2251	2312	2373	2434	2464	2495	2525	2555	2586	2616	2647	2677	2708	2738
3700	2220	2282	2344	2405	2467	2498	2529	2560	2590	2621	2652	2683	2714	2745	2775
3750	2250	2313	2375	2438	2500	2532	2564	2594	2625	2657	2688	2719	2750	2782	2813
3800	2280	2344	2407	2470	2534	2565	2597	2629	2660	2692	2724	2755	2787	2819	2850
3850	2310	2375	2439	2503	2567	2599	2631	2663	2695	2728	2760	2792	2824	2856	2888
3900	2340	2405	2470	2535	2600	2632	2665	2698	2730	2763	2795	2828	2860	2893	2925
3950	2370	2436	2502	2568	2600	2667	2700	2733	2765	2798	2831	2864	2897	2930	2963
4000	2400	2467	2534	2600	2634	2700	2734	2767	2800	2834	2867	2900	2934	2967	3000
4050	2430	2498	2565	2633	2667	2734	2768	2792	2835	2869	2903	2937	2970	3004	3038
4100	2460	2529	2597	2665	2700	2768	2802	2836	2870	2905	2939	2973	3007	3041	3075
4150	2490	2560	2629	2698	2767	2802	2836	2871	2905	2940	2975	3009	3044	3078	3113
4200	2520	2590	2660	2730	2800	2835	2870	2905	2940	2975	3010	3045	3080	3115	3150
4250	2550	2621	2692	2763	2834	2869	2905	2930	2975	3011	3046	3082	3117	3153	3188
4300	2580	2652	2724	2795	2867	2903	2939	2975	3010	3046	3082	3118	3154	3180	3225
4350	2610	2683	2755	2823	2900	2937	2974	3009	3045	3082	3118	3154	3190	3227	3263
	2640	2714	2787	2860	2934	2970	3007	3044	3080	3117	3154	3190	3227	3264	3300

4450	2670	2745	2819	2893	2967	3004	3041	3078	3115	3153	3190	3227	3264	3301	3338
4500	2700	2775	2850	2925	3000	3038	3075	3113	3150	3188	3225	3263	3300	3338	3375
4550	2730	2806	2882	2958	3034	3072	3110	3148	3185	3223	3261	3299	3337	3375	3413
4600	2760	2837	2914	2990	3067	3105	3144	3182	3220	3259	3297	3335	3374	3412	3450
4650	2790	2868	2945	3023	3100	3139	3178	3217	3255	3294	3333	3372	3410	3449	3488
4700	2820	2899	2977	3055	3134	3173	3212	3251	3290	3330	3369	3408	3447	3487	3525
4750	2850	2930	3009	3088	3167	3207	3246	3286	3325	3365	3405	3444	3484	3524	3563
4800	2880	2960	3040	3120	3200	3240	3280	3320	3360	3400	3440	3480	3520	3561	3600
4850	2910	2991	3072	3153	3234	3274	3315	3355	3395	3436	3476	3517	3557	3598	3638
4900	2940	3022	3104	3185	3267	3308	3349	3390	3430	3471	3512	3553	3594	3635	3675
4950	2970	3053	3135	3218	3300	3342	3384	3424	3465	3507	3548	3589	3630	3672	3713
5000	3000	3084	3167	3250	3334	3375	3417	3459	3500	3542	3584	3625	3667	3709	3750
5050	3030	3115	3199	3283	3367	3409	3451	3493	3535	3578	3620	3662	3704	3746	3788

Berechnung der pensionsfähigen Militärdienstzeit.

(Ministerial-Erlaß vom 29. August 1898. — IV. B. 9475, III. 14552.)

Der nachstehend abgedruckte Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 8. d. Mts. $\frac{\text{F. M. I. 9199, II. 7908}}{\text{M. d. I. II. 11461}}$ wird den Königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnisnahme und Beachtung mitgeteilt.

Im Verfolg der von unseren Herren Amtsvorgängern erlassenen Rundverfügung vom 29. Juli 1884 (M. f. d. i. V. S. 194) bestimmen wir, daß gemäß der Vorschrift im § 38 A. des Reichs-Militärgesetzes vom 2. Mai 1874 (R.-G.-Bl. S. 45), wonach die Militärpersonen bis zum Ablaufe des Tages ihrer Entlassung aus dem aktiven Dienste dem Heere angehören, diejenige Zeit, während welcher diese Personen vor ihrer endgültigen Entlassung aus dem aktiven Militärdienste im Zivildienste (im unmittelbaren Staatsdienste oder in einem der im § 19 des Pensionsgesetzes vom $\frac{\text{27. März 1872}}{\text{20. März 1890}}$ bezeichneten Dienste) tätig gewesen sind; bei ihrer Pensionierung als unmittelbare Staatsbeamte als aktiver Militärdienst (§ 15 des Pensionsgesetzes) zu behandeln ist. Eine derartige Dienstzeit ist daher fernerhin in den Pensionsvorschlags-Nachweisungen und in den Pensions-Nachweisungen stets als Militärdienst, und nicht, wie dies bisher mehrfach geschehen, als Zivildienst, in Ansatz zu bringen.

Der Finanz-Minister.
In Vertretung:
Meinecke.

Der Minister des Innern.
In Vertretung:
Braunbehrens.

An sämtliche Oberpräsidenten und Regierungspräsidenten (mit Ausschluß von Sigmaringen), sowie die Herren Dirigenten der Königlichen Ministerial-, Militär- und Baukommission und der Königlichen Direktion der Verwaltung der direkten Steuern, hier.

Pensionsfähige Dienstzeit der im Disziplinarwege entlassenen, demnächst wieder angestellten Beamten.

(Ministerial-Erlaß vom 15. Mai 1901. IV. B. 5012.)

Der nachstehend abgedruckte Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 22. April d. Js., betreffend Abänderung des Runderlasses vom 29. Juli 1884 — E.-V.-Bl. S. 388 — wird den Königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnisnahme und Beachtung mitgeteilt.

In Abänderung der Nr. 12 des Runderlasses unserer Herren Amtsvorgänger vom 29. Juli 1884 (Ministerial-Bl. f. d. i. V. S. 194) wird hiermit bestimmt, daß einem im Disziplinarwege entlassenen, demnächst wieder angestellten Beamten die vor seiner Entlassung liegende Zivildienstzeit bei nachfolgender Pensionierung in Zukunft als pensionsfähige Dienstzeit anzurechnen ist.

Wir ersuchen Sie, hiernach in vorkommenden Fällen zu verfahren.

Der Finanz-Minister.
In Vertretung:
Lehnert.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage:
Peters.

Auslegung des § 14 3 des Pensionsgesetzes.

(Ministerial-Erlaß vom 21. April 1910. — IV. B. 4. 319.)

Der nachstehende Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 30. März d. Js. wird zur Beachtung mitgeteilt.

Zur Auslegung des § 14, Ziffer 3 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 (Gesetzsamml. S. 268) wird hiermit in Gemäßheit eines Beschlusses des Königlichen Staatsministeriums folgendes bestimmt:

1. Für die Anrechnung der Zeit der „nur vorläufig oder auf Probe" erfolgten Beschäftigung einer „anstellungsberechtigten ehemaligen Militärperson" ist nicht Voraussetzung, daß die Beschäftigung mit Rücksicht auf die Anstellungsberechtigung erfolgt ist. Es genügt, wenn die ehemalige Militärperson während der Zeit der Beschäftigung anstellungsberechtigt war.

2. Die Anrechnung ist auch dann begründet, wenn die Beschäftigung nicht in einem Beamten-, sondern in einem privatrechtlichen Verhältnisse zur Staatsgewalt erfolgt ist. Die Beschäftigung muß jedoch eine beamtenähnliche, d. h. eine solche gewesen sein, die im allgemeinen von Beamten wahrgenommen wird; die ehemalige Militärperson muß mithin während der Dauer dieser vorläufigen Tätigkeit ständig und überwiegend Obliegenheiten wahrgenommen haben, die nach den bestehenden Einrichtungen des betreffenden Verwaltungszweiges regelmäßig auch von Beamten verrichtet werden, wie dies z. B. für Hilfsaufseher in einem Gefängnisse, für Hilfshausdiener bei einer Verwaltungsbehörde, für Hilfszollaufseher, Hilfsbriefträger, Hilfsrottenführer usw., sowie namentlich für jede aushilfsweise, wenn auch nur vorübergehende Beschäftigung im Bureau- oder Kanzleidienst zutrifft.

Ausgeschlossen von der Anrechnung ist die Zeit der vorläufigen Beschäftigung einer anstellungsberechtigten ehemaligen Militärperson als gewöhnlicher Arbeiter im privatrechtlichen Verhältnisse bei einer Behörde.

3. Für die Anrechnung der Zeit der „nur vorläufig oder auf Probe" erfolgten Beschäftigung einer anstellungsberechtigten ehemaligen Militärperson ist es nicht erforderlich, daß diese Beschäftigung mit der Absicht der späteren Anstellung als Beamter erfolgt ist.

4. Eine Umrechnung der bereits rechtskräftig gewordenen oder durch Beschwerde nicht angefochtenen Pensionsfestsetzungen nach Maßgabe der vorstehenden Grundsätze hat nicht zu erfolgen.

Der Finanzminister.
Im Auftrage:
Halle.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage:
v. Kitzing.

Berechnung der pensionsfähigen Dienstzeit.

(Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. Dezember 1900. — Erlaß des Finanzministers vom 26. Novemb. 1900.)

Mit Rücksicht darauf, daß das Pensionsgesetz nur vollen Dienstjahren einen Einfluß auf die Höhe der Pension einräumt und nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch das nicht zusammenhängende Jahr zu 365 Tagen gerechnet wird, ist bei der Pensionsfestsetzung von einer Monatsrechnung in Zukunft über-

haupt abzusehen und allgemein die einzelnen in Frage kommenden Dienstzeiten, soweit sie nicht volle Jahre, gerechnet vom Tage des Dienstantritts an, umfassen, nur nach Tagen, und zwar einschließlich der 31 Monatstage und bei deren Zusammenrechnung auch in Schaltjahren je 365 Tage als ein Jahr anzusetzen. Mehrere getrennte Dienstzeiten sind hierbei rechnungsmäßig gesondert zu behandeln. Hat beispielsweise ein Beamter Dienstzeiten vom 29. Oktober 1870 bis zum 8. Mai 1892 und vom 16. Juli 1898 bis Ende März 1900 zurückgelegt, so ergibt sich folgende Berechnung:

29. Okt. 1870 bis 28. Okt. 1891 =	21 Jahre,	
29. Okt. 1891 bis 8. Mai 1892 =		193 Tage,
(einschließlich des Schalttages)		
16. Juli 1898 bis 15. Juli 1899 =	1 Jahr,	
16. Juli 1899 bis 31. März 1890 =		259 Tage
mithin zusammen:	22 Jahre,	452 Tage,

oder 23 Jahre 87 Tage. Hinsichtlich der Berechnung der für die Festsetzung der statutmäßigen Bezüge in Betracht kommenden Dienstzeiten ist fortan in gleicher Weise zu verfahren.

Verhältnis einer erdienten Pension zu einer im Disziplinarverfahren bewilligten Unterstützung.

(Ministerial-Erlaß vom 8. August 1901. IV. B. 7083.)

Aus einem praktischen Anlaß ist in jüngster Zeit die Frage zur Erörterung gekommen, wie sich in Fällen, in denen ein Pensionär in einer pensionsberechtigten Stellung wieder angestellt ist und aus dieser Stellung durch Disziplinarurteil entlassen wird, das Verhältnis eines als Unterstützung bewilligten Pensionsteils (§ 16, Nr. 2, Abs. 2 des Gesetzes, betreffend die Dienstvergehen der nichtrichterlichen Beamten usw., vom 21. Juli 1852 (G.-S. S. 465) zu der in der früheren Stellung erdienten Pension gestaltet.

Das Königliche Staatsministerium hat sich hierbei über folgende Grundsätze verständigt:

1. Das in der früheren Stellung erworbene Pensionsrecht wird durch die Disziplinarstrafe der Entlassung aus dem neuen Dienste nicht berührt. In der Entschuldigungsschrift wie in der mündlichen Verhandlung ist auf den Umstand, daß dem Beamten eine unentziehbare Pension zusteht und auf deren Höhe hinzuweisen.

2. Falls der Disziplinarrichter eine über den Betrag dieser Pension hinausgehende Unterstützung zu bewilligen beabsichtigt, so ist der Gesamtbetrag von Pension und Unterstützung nach dem angeführten § 16 auf einen „Teil des reglementsmäßigen Pensionsbetrages", und zwar gemäß dem § 28, Abs. 1 des Pensionsgesetzes „nach Maßgabe der nunmehr verlängerten Dienstzeit und des in der neuen Stellung bezogenen Diensteinkommens" zu berechnen. Zur Vermeidung von Unklarheiten empfiehlt es sich jedoch, die über die früher erdiente Pension hinausgehende Unterstützung in einer bestimmten Summe auszudrücken.

3. Die in den fraglichen Fällen bewilligte Unterstützung hat, wie sich aus der Entstehungsgeschichte der Vorschrift

des § 16 ergibt und in feststehender Verwaltungspraxis angenommen wird, auch vom Gerichtshofe zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte anerkannt ist, die Natur einer Pension (vergl. Urteil des genannten Gerichtshofs vom 12. Februar 1859 — Just.-Min.-Bl. S. 309 —).

4. Der als Unterstützung bewilligte Pensionsteil berechtigt nicht zum Bezuge von Witwen- und Waisengeld (§ 5, Nr. 2 in Verbindung mit § 7 des Gesetzes vom 20. Mai 1882 — G.-S. S. 298 — und Art. 1 des Gesetzes vom 28. März 1888 — G.-S. S. 48 —). Andererseits bleibt der durch die frühere Pension erworbene Anspruch auf das dieser Pension entsprechende Witwen- und Waisengeld durch das neue Disziplinarurteil unberührt. Die fraglichen Bezüge sind also stets nur nach der alten Pension zu berechnen, mag der Todesfall während des Bezuges der „Unterstützung" oder nach deren Wegfall eintreten.

Anrechnung der neben der Besoldung gewährten Dienst- usw. Zulagen als Diensteinkommen im Sinne des § 27 [2] des Pensionsgesetzes.

(Ministerial-Erlaß vom 27. August 1901. — IV. B. 8698.)

Der nachstehend abgedruckte Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 27. Juli d. Js. wird den Königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnisnahme und Beachtung mitgeteilt.

Zur Beseitigung von Ungleichheiten bestimmen wir hiermit im Einvernehmen mit der Königlichen Ober-Rechnungskammer, daß die einzelnen Beamten neben der Besoldung gewährten Dienst-, Stellen-, Orts- oder Teuerungszulagen allgemein als Diensteinkommen im Sinne des § 27 [2] des Zivil-Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 anzusehen sind.

Wir ersuchen Ew. Hochwohlgeboren, dies bei der Regelung von Pensionsbezügen in Zukunft zu beachten. Für die Regulierung der Militärpensionen nach § 103 des Militärpensionsgesetzes ist der gleiche Grundsatz bereits durch den dorthin mitgeteilten Erlaß des Herrn Kriegsministers vom 21. Mai 1898 — 71. 4. 98. C. I — ausgesprochen.

Der Finanzminister.
Im Auftrage:
Germar.

Der Minister des Innern.
In Vertretung:
Bischoffshausen.

Anrechnung der neben der Besoldung gewährten Zulagen als Diensteinkommen im Sinne des § 27 Ziffer 2 des Pensionsgesetzes.

(Ministerial-Erlaß vom 18. März 1910. — IV. B. 6. 182.)

Unter Bezugnahme auf den Erlaß vom 27. August 1901 (E.-V.-Bl. S. 293) wird der nachstehend abgedruckte Erlaß des Herrn Finanzministers und des Herrn Ministers des Innern vom 21. Februar d. Js. zur Kenntnisnahme und Beachtung mitgeteilt.

Die Ansicht der Königlichen Regierung, daß die in unserem Runderlaß vom 27. Juli 1901 — Min.-Bl. f. d. i. V. S. 206 — getroffene Bestimmung, wonach die einzelnen Beamten neben der Besoldung gewährten Dienst-, Stellen-, Orts- oder Teuerungszulagen allgemein als Diensteinkommen im Sinne des § 27, Ziffer 2 des Pensionsgesetzes anzusehen sind, durch Artikel VIII des Gesetzes vom 27. Mai 1907 (Gesetzsamml. S. 95) eine teilweise Abänderung erfahren hat, ist zutreffend, denn nach der zuletzt erwähnten Gesetzesvorschrift sind die Beträge, welche zur Entschädigung für außergewöhnliche Teuerungsverhältnisse gewährt werden, und die Ortszulagen der Auslandsbeamten bei Berechnung des früheren und des neuen Diensteinkommens nicht in Ansatz zu bringen.

Eine weitere Aenderung ist dadurch eingetreten, daß nach der vom 1. April 1908 ab geltenden Besoldungsordnung die Lokalzulagen, und zwar sowohl die pensionsfähigen, wie die nichtpensionsfähigen, sowie die Stellenzulagen, welche den Charakter von Teuerungszulagen haben, als solche allgemein weggefallen sind, während andererseits nichtpensionsfähige Stellenzulagen für Beamte in besonders verantwortlichen Stellungen (z. B. für die Sekretäre in den Präsidialbureaus der Regierungen, die ersten Gerichtsschreiber bei den Oberlandesgerichten, die Vorsteher bestimmter Bureaus bei den Oberzolldirektionen usw.) neu in die Gehaltsnachweisung eingestellt worden sind. Letztere Zulagen fallen, wie hiermit angeordnet wird, gleichfalls unter die Bestimmung des im übrigen noch in Geltung befindlichen, obenerwähnten Runderlasses.

Der Finanzminister.
Im Auftrage:
Halle.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage:
v. Kitzing.

Einziehung oder Kürzung der Zivilpensionen, Hinterbliebenen-Bezüge und Wartegelder bei Wiederbeschäftigungen oder Wiederanstellungen der Pensionäre usw.

(Ministerial-Erlaß vom 29. März 1909. — IV. B. 4. 242.)

Berlin, den 22. Januar 1909.

An die Stelle der Bestimmungen in unserem Runderlasse vom 9. April 1895 — Min.-Bl. f. d. Preuß. inn. Verw., S. 88 — treten die anliegenden, im Einverständnisse mit den übrigen Herren Ressortministern, sowie der Reichsverwaltung und der Königlichen Oberrechnungskammer aufgestellten Ausführungsbestimmungen über die Einziehung oder Kürzung der Zivilpensionen, Hinterbliebenenbezüge und Wartegelder bei Wiederbeschäftigungen oder Wiederanstellungen der Pensionäre und Wartegeldempfänger.

Wir ersuchen ergebenst, hiernach gefälligst zu verfahren.

Mit Rücksicht auf die den Gemeinden usw. auferlegte Verpflichtung zur Erteilung von Benachrichtigungen ist für eine möglichst ausgedehnte Bekanntgabe der Ausführungsbestimmungen innerhalb des dortigen Geschäftsbereichs Sorge zu tragen.

Zu diesem Zwecke ersuchen wir die Herren Regierungspräsidenten, die in Betracht kommenden Behörden noch besonders in den Amtsblättern auf die Ausführungsbestimmungen

aufmerksam zu machen; der Kostenersparnis wegen werden der dortigen Amtsblattstelle so viele Druckexemplare der Bestimmungen zugehen, daß jedem Amtsblatt als Anlage zu der dortseits zu erlassenden Bekanntmachung ein Exemplar beigefügt werden kann.

Die zur besonderen Mitteilung an die Kreis-, Gemeinde- usw. Behörden und Spezialkassen erforderlichen Druckexemplare der neuen Bestimmungen liegen gleichfalls bei.

Etwaiger Mehrbedarf ist von der Geheimen Kanzlei des Finanzministeriums anzufordern.

Der Finanzminister.
In Vertretung.
v. Dombois.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage.
v. Kitzing.

Ausführungsbestimmungen über die Einziehung oder Kürzung der Zivilpensionen, Hinterbliebenenbezüge und Wartegelder bei Wiederbeschäftigungen oder Wiederanstellungen der Pensionäre und Wartegeldempfänger.

A. Einziehung oder Kürzung von Pensionen

a) früherer preußischer unmittelbarer Staatsbeamten ausschließlich der Offiziere der Landgendarmerie.

I. Bei Anstellung oder Beschäftigung.

1. Nach § 27, Abs. 1, Ziffer 2 des Zivilpensionsgesetzes ruht das Recht auf den Bezug der Pension, wenn und solange ein Pensionär im Reichs- oder Staatsdienste ein Diensteinkommen bezieht, insoweit als der Betrag dieses neuen Diensteinkommens unter Hinzurechnung der Pension den Betrag des von dem Beamten vor der Pensionierung bezogenen Diensteinkommens übersteigt. Als Reichs- oder Staatsdienst im Sinne dieser Vorschrift gilt laut Abs. 2 a. a. O. außer dem Militär- und Gendarmeriedienste jede Anstellung oder Beschäftigung als Beamter oder in der Eigenschaft eines Beamten im Dienste des Deutschen Reiches, eines Bundesstaates, eines deutschen Kommunalverbandes, der Versicherungsanstalten für die Invalidenversicherung und ständiger oder solcher Institute, welche ganz oder zum Teil aus Mitteln des Reichs, eines Bundesstaates oder eines deutschen Kommunalverbandes unterhalten werden.

Bei Dienstleistungen, in welchen der Pensionär zu der ihn wiederbeschäftigenden Behörde nicht in das öffentlich-rechtliche Verhältnis eines Beamten, sondern lediglich in ein privatrechtliches Verhältnis tritt, findet dagegen eine Einziehung oder Kürzung der Pension nicht statt.

2. Bevor ein Pensionär wieder angestellt oder beschäftigt wird, oder wenn demnächst in seiner neuen dienstlichen Stellung eine Aenderung eintritt, ist deshalb in jedem Falle festzustellen, ob der Pensionär in das öffentlich-rechtliche Verhältnis eines Beamten oder lediglich in ein privatrechtliches Verhältnis zu der ihn beschäftigenden Behörde tritt bezw. in einem solchen verbleibt.

Bei einer Wiederverwendung als Staatsbeamter ist dem Pensionär in einer mit ihm aufzunehmenden Verhandlung zu eröffnen, daß er die Eigenschaft eines Staatsbeamten wiedererlangt habe.

3. Die Frage, ob ein Beamten- oder ein privatrechtliches Verhältnis vorliegt, ist nach den betreffenden dienstpragmatischen

Grundsätzen zu bestimmen, wobei für die Annahme eines Beamtenverhältnisses namentlich entscheidend sein wird, ob der Betreffende gesetzlich der Disziplinargewalt unterworfen ist. Ein Pensionär, welcher eine im Etat aufgeführte Stelle unter Bezug der mit ihr verbundenen Besoldung bekleidet, ist stets als Beamter anzusehen. Ein privatrechtliches Verhältnis wird regelmäßig dann vorliegen, wenn es sich um gering gelohnte, lediglich mechanische Dienstleistungen handelt, welche aus sächlichen Fonds vergütet werden.

4. Diejenige Staats-, Kommunal- usw. Behörde, welche einen Staatspensionär anstellt oder beschäftigt, hat der Pensionsregelungsbehörde, oder wenn diese nicht bekannt ist, der zahlenden Kasse von der erfolgten Anstellung oder Beschäftigung unter genauer Bezeichnung der neuen Dienststellung Nachricht zu geben. Dabei ist anzugeben, ob der Pensionär die Eigenschaft eines Beamten erlangt hat oder ob er sich nur in einem privatrechtlichen Verhältnisse zu der ihn beschäftigenden Behörde befindet, sowie ob es sich um eine dauernde oder vorübergehende Beschäftigung handelt.

Als vorübergehende Beschäftigungen (§ 29, Abs. 2 des Zivilpensionsgesetzes) gelten solche, die entweder auf eine bestimmte Zeit beschränkt oder zur Befriedigung vorübergehender Bedürfnisse bestimmt, mithin ihrer Natur nach zeitlich beschränkt sind.

Die Benachrichtigung muß ferner genaue Angaben über die Art und die Höhe des bewilligten neuen Diensteinkommens — unter Beachtung der Vorschriften des § 27, Abs. 3 des Zivilpensionsgesetzes — enthalten und den Zeitpunkt angeben, mit welchem der Bezug des neuen Diensteinkommens beginnt.

5. In gleicher Weise hat eine Benachrichtigung von allen Veränderungen in den Dienstverhältnissen des angestellten oder wiederbeschäftigten Pensionärs, insbesondere bei Erhöhung oder Verminderung des Diensteinkommens oder bei Verleihung oder Entziehung der Beamteneigenschaft, bei Stellenwechsel oder Wiederausscheiden aus dem Dienst stattzufinden. Ruht jedoch der Pensionsbezug bereits ganz, so bedarf es der Mitteilung einer Diensteinkommenserhöhung nicht.

6. Die zu 4 und 5 angeordneten, von den Pensionsregelungsbehörden — tunlichst urschriftlich — als Rechnungsbeleg mitzuverwendenden Nachrichten sind in Zukunft in jedem einzelnen Falle und nachträglich, soweit es nicht bereits geschehen ist, alsbald für alle diejenigen Pensionäre zu geben, welche sich am 1. April 1907 in einem Dienst der gedachten Art befanden oder seit dieser Zeit in einen solchen eingetreten sind.

II. Bei Wiederpensionierung.

1. Nach § 28 des Zivilpensionsgesetzes kann die Pension wegfallen oder eine Kürzung eintreten, wenn der Pensionär im Reichs- oder Staatsdienste im Sinne der Vorschrift in § 27, Abs. 2 das. — s. vor zu A. a. I. Ziff. 1 — von neuem eine Pension erdient.

2. Es ist daher, sobald eine solche neue Pension für einen Staatspensionär festgesetzt wird, von der festsetzenden staatlichen, kommunalen usw. Behörde der Pensionsregelungsbehörde, oder wenn diese nicht bekannt ist, der die alte Pension zahlenden Kasse unter Beifügung einer Abschrift der neuen Pensionsnachweisung Nachricht zu geben.

3. Diese Nachricht ist in Zukunft in jedem einzelnen Falle und nachträglich, soweit es nicht bereits geschehen ist, alsbald für alle diejenigen Pensionäre zu geben, welche nach dem 1. April 1907 mit Pension aus einer neuen Stellung der gedachten Art in den Ruhestand übergetreten sind.

b) früherer Offiziere der preußischen Landgendarmerie sowie früherer Reichsbeamten und früherer Beamten der Schutzgebiete.

Die zu a getroffenen Bestimmungen finden gleichmäßig Anwendung in bezug auf pensionierte Offiziere der preußischen Landgendarmerie; s. § 4 des Zivilpensionsgesetzes in Verbindung mit §§ 24 ff. des Offizierpensionsgesetzes.

Sie gelten ferner gemäß §§ 57—59 des Reichsbeamtengesetzes und gemäß Art. I der Allerh. Verordnung vom 23. Mai 1901 auch in bezug auf frühere Reichsbeamte und frühere Beamte der Schutzgebiete, welche mit Pension aus dem Reichsdienste oder Schutzgebietsdienste ausgeschieden sind, mit der Maßgabe, daß die vorgeschriebenen Nachrichten an diejenige Reichsbehörde zu richten sind, bei welcher der Reichspensionär zuletzt angestellt war. Bei früheren Beamten der Schutzgebiete sind die Nachrichten an das Reichs-Kolonialamt — bei Beamten des Schutzgebietes Kiautschou an das Reichs-Marineamt — zu richten.

B. Einbehaltung oder Kürzung von Bezügen der Hinterbliebenen

a) früherer preußischer unmittelbarer Staatsbeamten einschließlich der Offiziere der Landgendarmerie.

1. In den Fällen der außerhalb des unmittelbaren preußischen Staatsdienstes erfolgenden Wiederanstellung eines Pensionärs im Reichs- oder Staatsdienste im Sinne der §§ 27 und 28 des Zivilpensionsgesetzes kann nach § 12a Abs. 2 des Hinterbliebenenfürsorgegesetzes das den Hinterbliebenen gesetzlich zustehende Witwen- und Waisengeld einbehalten oder gekürzt werden, wenn der Pensionär in der neuen Stellung Versorgungsansprüche für seine Hinterbliebenen erworben hat.

2. Es ist daher von der kommunalen usw. Behörde, welche solche Versorgungsansprüche für die Hinterbliebenen eines bei ihr angestellt gewesenen Staatspensionärs festsetzt, alsbald an die die staatlichen Reliktengelder festsetzende Behörde, oder wenn diese nicht bekannt ist, an die Pensionsregelungsbehörde oder die Kasse, welche die Pension zahlt bezw. zuletzt gezahlt hat, Mitteilung zu machen unter Beifügung einer Abschrift von der Festsetzung der kommunalen usw. Hinterbliebenenbezüge. Insoweit für die Hinterbliebenen am oder nach dem 1. April 1907 verstorbener Staatspensionäre solche Festsetzungen bereits stattgefunden haben, sind die entsprechenden Nachrichten, falls es nicht bereits geschehen ist, nachträglich zu geben.

b) früherer Reichsbeamten und früherer Beamten der Schutzgebiete.

1. Dasselbe wie zu a gilt nach § 15 Ziff. 2 des Beamtenhinterbliebenengesetzes und gemäß Art. II der Allerh. Verordnung vom 23. Mai 1901 sinngemäß auch hinsichtlich der Bezüge der Hinterbliebenen von pensionierten Reichsbeamten und Beamten der Schutzgebiete mit der Maßgabe, daß die Nachricht an diejenige Reichsbehörde, bei welcher der Reichspensionär zuletzt angestellt war, zu geben ist, und zwar auch dann, wenn die Wiederbeschäftigung des Reichspensionärs im preußischen unmittelbaren Staatsdienste erfolgt war; in letzterem Falle hat die Benachrich-

tigung von derjenigen preußischen Staatsbehörde auszugehen, welche die staatlichen Hinterbliebenenbezüge festgesetzt hat. Bei früheren Beamten der Schutzgebiete sind die Nachrichten an das Reichs. Kolonialamt — bei Beamten des Schutzgebietes Kiautschou an das Reichs-Marineamt — zu richten.

2. Nach § 15 Ziff. 3 des Beamtenhinterbliebenengesetzes und gemäß Art. II der Allerh. Verordnung vom 23. Mai 1901 ruht das Recht auf den Bezug des Reichs-Witwen- und Waisengeldes ferner bei einer Anstellung oder Beschäftigung der Witwe oder der Waisen als Beamter oder in der Eigenschaft eines Beamten im Reichs- oder Staatsdienst im Sinne des § 57 Nr. 2 des Reichsbeamtengesetzes, wenn das Diensteinkommen einer Witwe 2000 M., das einer Waise 1000 M. übersteigt, und zwar in der Höhe des Mehrbetrages. In diesen Fällen ist daher gleichfalls der zu 1 bezeichneten Reichsbehörde seitens der preußischen Staats-, Kommunal- usw. Behörde eine entsprechende Mitteilung zu machen. Bei früheren Beamten der Schutzgebiete sind die Nachrichten an das Reichs-Kolonialamt — bei Beamten des Schutzgebiets Kiautschou an das Reichs-Marineamt — zu richten.

3. Nach § 16 des Beamtenhinterbliebenengesetzes und gemäß Art. II der Allerh. Verordnung vom 23. Mai 1901 ruht das Recht auf den Bezug des Reichs-Witwengeldes neben einer im Reichs- oder Staatsdienst im Sinne des § 57 Nr. 2 des Reichsbeamtengesetzes erdienten Pension über 1500 M. in Höhe des Mehrbetrags. In diesen Fällen ist daher gleichfalls eine entsprechende Mitteilung, wie vorstehend unter 2 angegeben, zu machen.

C. Einziehung oder Kürzung von Wartegeldern

a) im einstweiligen Ruhestand befindlicher preußischer unmittelbarer Staatsbeamten.

1. Nach dem Allerh. Erlaß vom 14. Juni 1848 ist den in den einstweiligen Ruhestand versetzten Beamten das Wartegeld, abgesehen von dem Fall ihrer Pensionierung, nur so lange zu bewilligen, bis ihnen ein anderes öffentliches Amt übertragen wird. Bei Ausführung dieser Vorschrift hat als öffentliches Amt jeder Reichs- oder Staatsdienst im Sinne des § 27 Abs. 2 des Zivilpensionsgesetzes zu gelten und ist ferner § 29 ebendaselbst gleichmäßig anzuwenden.

Die entgegenstehende Vorschrift in Abs. 1 Satz 1 des Runderlasses vom 27. August 1903 (Min. Bl. f. d. Preuß. i. V. S. 191) wird hiermit aufgehoben.

2. Diejenige Staats-, Kommunal- usw. Behörde, welche einen im einstweiligen Ruhestand befindlichen Beamten anstellt oder beschäftigt, hat daher der Behörde, von deren Kasse die Zahlung und Verrechnung des Wartegeldes erfolgt, oder wenn diese nicht bekannt ist, der zahlenden Kasse in gleicher Weise Nachricht zu geben, wie dies oben unter A a I Ziff. 4 und 5 für den Fall der Anstellung oder Beschäftigung eines Pensionärs angeordnet ist.

b) im einstweiligen Ruhestand befindlicher Reichsbeamten.

Dasselbe wie zu a 2 wird mit Rücksicht auf § 30 des Reichsbeamtengesetzes und Art. I der Allerh. Verordnung vom 23. Mai 1901 für die in den einstweiligen Ruhestand versetzten Reichsbeamten und Beamten der Schutzgebiete angeordnet mit der Maßgabe, daß die vorgeschriebenen Nachrichten an diejenige Reichs-

behörde zu richten sind, bei welcher der Reichsbeamte zuletzt angestellt war. Bei früheren Beamten der Schutzgebiete sind die Nachrichten an das Reichs-Kolonialamt — bei Beamten des Schutzgebiets Kiautschou an das Reichs-Marineamt — zu richten.

Anrechnung praktischer Vorbereitung als pensionsfähige Dienstzeit.

(Ministerial-Erlaß vom 26. Juni 1908. — IV. B. 4. 308.)

Die Königliche Ober-Rechnungskammer hat bei der Rechnungsprüfung die Wahrnehmung gemacht, daß bei Berechnung der nach dem Erlasse vom 30. Dezember 1895 (E.-V.-Bl. von 1896 S. 1) auf Grund des § 14[4] des Pensionsgesetzes als pensionsfähige Dienstzeit anzurechnenden praktischen Beschäftigung der Beamten verschieden verfahren wird. Zur Herbeiführung eines gleichmäßigen Verfahrens bestimme ich daher nach Benehmen mit der Königlichen Ober-Rechnungskammer im Einverständnis mit dem Herrn Finanzminister das Folgende:

„In solchen Fällen, in denen die Vorladung zur Prüfung von Amts wegen erfolgt, also bei den Prüfungen für die erste Anstellung, ist die praktische Vorbereitung mit dem Tage als beendigt anzusehen, an dem der vorgesetzte Inspektionsvorstand oder die Königliche Eisenbahndirektion den Prüfling zum ersten Male dem Prüfungsausschuß überwiesen hat.

Die praktische Vorbereitung zu den Beförderungsprüfungen ist dagegen, gleichviel ob die Prüfung erstmalig ganz oder teilweise nicht bestanden ist, von dem Tage der Anwartschaft für die Anstellung in dem niedrigeren Amte zu rechnen und ist mit dem Tage der ersten Meldung zur Prüfung als beendigt anzusehen. Die innerhalb dieser Zeitgrenzen liegende, ohnehin anrechnungsfähige Staatsdienstzeit ist auf die in den Prüfungsvorschriften angeordnete Zeitdauer der praktischen Ausbildung anzurechnen.

Nach dem Zusatze 11 zu § 5 der am 1. Mai 1906 in Kraft getretenen Prüfungsordnung vom 15. März 1906 sollen Beamte, die sich um die Ausbildung für ein **höheres** Amt bewerben, der Regel nach in der Reihenfolge der Meldung zur Ausbildung herangezogen werden. Dementsprechend ist bei diesen Beamten der tatsächliche Beginn der Ausbildung maßgebend.

Die in die praktische Vorbereitungszeit etwa fallenden militärischen Dienstleistungen bleiben bei Feststellung der ersteren außer Betracht, da der Anwärter während dieser Zeit seine Ausbildung unterbrochen hat."

Anrechnung von Hilfsunterbeamtendienstzeit.

(Ministerial-Erlaß vom 14. April 1908.)

Durch Allerhöchsten Erlaß vom 30. Dezember v. Js. sind wir ermächtigt, den Beamten der Eisenbahnverwaltung die nach Artikel V des Gesetzes vom 27. Mai 1907 (Gesetzsamml. S. 95), betreffend Abänderung des § 19, Ziffer 3 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 usw., mit Allerhöchster Genehmigung anrechnungsfähige Zeit unter bestimmten Voraussetzungen unsererseits anzurechnen. Gleichzeitig ist uns die Befugnis erteilt wor-

den, diese Ermächtigung auf die Pensionsfestsetzungsbehörden zu übertragen.

Demgemäß ermächtigen wir die Königlichen Eisenbahndirektionen widerruflich, insoweit, als sie zur Festsetzung der Pensionen selbst zuständig sind, diese Anrechnung vorzunehmen. Die Voraussetzungen, unter denen diese Anrechnung erfolgen kann, und die Ausführungsbestimmungen werden im Eisenbahn-Nachrichtenblatt bekannt gegeben.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Der Finanzminister.

Ausführungsbestimmungen über die Anrechnung von Hilfsunterbeamtendienstzeit.

Unter Bezugnahme auf den Erlaß vom heutigen Tage teilen wir nachstehend die Grundsätze mit, nach denen den Beamten der Eisenbahnverwaltung die Hilfsunterbeamtendienstzeit bei Festsetzung der Pension und der Hinterbliebenenbezüge anzurechnen ist.

I. Der Beamte muß vor seiner Anstellung in einem Dienstvertragsverhältnis zum Staate gegen unmittelbare Bezahlung aus der Staatskasse gestanden haben und vollbeschäftigt gewesen sein. Dieses Dienstverhältnis muß bis zu seiner Anstellung als Beamter ununterbrochen fortgedauert haben.

II. Innerhalb der Dauer des der Anstellung als Beamter unmittelbar voraufgegangenen Dienstverhältnisses kommen nur solche Zeiten in Betracht, während deren der Bedienstete als ständiger Hilfsunterbeamter tätig gewesen ist. Eine nur aushilfsweise und vorübergehend oder nebenbei erfolgende Beschäftigung genügt nicht. Der Hilfsunterbeamte muß vielmehr zur Befriedigung eines voraussichtlich dauernden Bedürfnisses und mit der Aussicht auf dauernde Verwendung in ständiger Einrichtung (d. h. in planmäßigem Wechsel mit den gleichartigen Beamten) ausschließlich oder überwiegend mit denselben Dienstverrichtungen wie die etatsmäßigen Unterbeamten des betreffenden Dienstzweiges betraut gewesen sein, so daß er sich von diesen in den Dienstverrichtungen nicht unterscheidet.

Als ständige Hilfsunterbeamte im Sinne dieser Bestimmung kommen die in der Anlage 1 aufgeführten Hilfsbeamtenklassen in Betracht.

III. Der Bedienstete muß die vorgeschriebene formlose oder förmliche Prüfung bestanden haben; die vor dieser liegende Zeit bleibt außer Betracht. Als formlose Prüfung ist für die Vergangenheit nicht nur die vor dem Inspektionsvorstand, einem Prüfungsausschusse usw. abgelegte, sondern auch die von dem nächsten oder einem anderen Dienstvorgesetzten abgenommene mündliche oder schriftliche Prüfung anzusehen, auf Grund deren der Bedienstete zu den Dienstverrichtungen eines Hilfsbeamten zugelassen worden ist. Da einheitliche Vorschriften in dieser Beziehung früher nicht bestanden, ist auch eine Bescheinigung des nächsten oder eines anderen Dienstvorgesetzten, der vorgesetzten Behörde usw., durch die dem Bediensteten die Fähigkeit zur Bekleidung der in Betracht kommenden Hilfsbeamtenstellung zugesprochen wird, als genügender Nachweis für das Bestehen der formlosen Prüfung zu erachten.

Sofern für die Vergangenheit für bestimmte Klassen von Hilfsbeamten die Abnahme einer Prüfung nicht vorgeschrieben war, wie dies z. B. für die nicht zu den Bahnpolizeibeamten gehörigen Bediensteten, wie Hilfslademeister, Hilfsmagazinaufseher,

Hilfswerkführer usw. zutrifft, kommt als Ausgangspunkt für die Anrechnung der tatsächliche Beginn der ständigen Hilfsbeamtentätigkeit allein in Betracht.

Im übrigen sind auch die mit den verstaatlichten Privatbahnen als ständige Hilfsunterbeamte auf den Staat überkommenen, von letzterem in gleicher Eigenschaft weiterbeschäftigten und demnächst in etatsmäßige Beamtenstellen aufgerückten Beamten als ständige Hilfsunterbeamte im Sinne dieser Grundsätze anzusehen. Letztere finden daher auch auf sie Anwendung mit der Maßgabe, daß als Beginn der ständigen Hilfsbeamtentätigkeit derjenige Tag anzunehmen ist, an dem die mit der betreffenden Privatbahn übernommenen Beamten in den unmittelbaren Staatsdienst aufgenommen worden sind.

IV. Wird die beamtenähnliche Tätigkeit unterbrochen, so wird die vor der Unterbrechung liegende Hilfsbeamtendienstzeit nicht angerechnet. Eine Ausnahme hiervon ist nur dann zulässig, wenn die Unterbrechung jener Tätigkeit nachweislich ohne Willen und ohne Verschulden des Betreffenden eingetreten ist, und das vertragliche Dienstverhältnis eine Unterbrechung nicht erfahren hat; auch in diesem Falle bleibt jedoch die Zwischenzeit, während welcher der Hilfsbeamte nicht als solcher, sondern ausschließlich oder überwiegend als Arbeiter beschäftigt gewesen ist, außer Anrechnung, es sei denn, daß es sich nur um eine kurze Unterbrechung der Beamtentätigkeit handelt und die Veränderung der Beschäftigung nicht über die bei etatsmäßigen Beamten üblichen Grenzen hinausgeht.

V. Die anzurechnende Tätigkeit muß mit der späteren Anstellung als Beamter derart in innerem Zusammenhange stehen, daß sie sich als regelmäßige Durchgangsstufe für diejenige Staatsbeamtenstellung darstellt, in welcher der Betreffende späterhin zur Anstellung gelangt ist. Eine Hilfsbeamtendienstzeit der in Spalte 1, der Anlage 1 verzeichneten Art kann nur dann angerechnet werden, wenn die etatsmäßige Stelle, in welcher der Beamte die erste Anstellung erhielt, zu einem der 5 Dienstzweige gehörte, die in Spalte 2 der Anlage 1 neben der betreffenden Hilfsbeamtenklasse aufgeführt sind. Ist der Hilfsunterbeamte nicht als Unterbeamter, sondern als mittlerer Beamter in den Staatsdienst eingetreten, so erfolgt die Anrechnung der Hilfsunterbeamtendienstzeit nur dann, wenn es in der bestehenden Organisation als ständige Einrichtung begründet ist, daß in die betreffenden mittleren Beamtenstellen Hilfsunterbeamte unmittelbar übernommen werden. Dies trifft zurzeit für die Bediensteten zu, die vom Hilfswerkführer (Vorarbeiter) unmittelbar zum Werkmeisterdiätar oder Werkmeister ernannt worden sind. Die Bestimmung weiterer Stellen des mittleren Dienstes, für welche das gleiche zutrifft, bleibt unserer Entscheidung vorbehalten.

VI. Von der nach den vorstehenden Grundsätzen als ständige Hilfsbeamtendienstzeit in Betracht kommenden Zeit ist in allen Fällen zunächst ein Zeitraum von drei Jahren abzuziehen, derart, daß die anrechnungsfähige Dienstzeit frühestens drei Jahre nach demjenigen Zeitpunkte beginnt, welcher als Anfangspunkt der ununterbrochenen Beschäftigung als ständiger Hilfsbeamter anzusehen ist. — Sofern in die danach anrechnungsfähige Hilfsbeamtendienstzeit solche Zeiträume fallen, die bereits ohnehin bei der Pensionsfestsetzung zu berücksichtigen sind, wie z. B. technische Vorbereitungszeiten, militärische Uebungen usw., ver-

ringert sich die anrechnungsfähige Hilfsbeamtendienstzeit um die in Frage kommenden Zeiträume.

VII. Die hiernach verbleibende Hilfsbeamtendienstzeit unterliegt erforderlichenfalls einer weiteren Kürzung, wenn der Beamte durch Hinzurechnung einer ihm neben der nach vorstehenden Grundsätzen festgestellten Pension zu zahlenden Zusatzrente aus Abteilung B der Arbeiterpensionskasse zusammen mehr beziehen würde, als diejenige Pension beträgt, die ihm zugestanden haben würde, wenn er vom Beginn der ständigen Hilfsbeamtendienstzeit an Beamter gewesen wäre.

Es bedarf deshalb in denjenigen Fällen, in denen der Beamte zur Zeit seiner Uebernahme in das Beamtenverhältnis einen Anspruch auf Zusatzrente, und zwar in Höhe von mehr als $^3/_{120}$ seines der Pensionsfestsetzung zugrunde zu legenden pensionsfähigen Diensteinkommens erworben hatte, der Feststellung:

a) welche Pension dem Beamten bei Anrechnung des nach dem Grundsatz unter VI anrechnungsfähigen Teiles der Hilfsbeamtendienstzeit zustehen würde,

b) welche Zusatzrente aus Abteilung B der Arbeiterpensionskasse der Beamte zur Zeit seiner Uebernahme in das Beamtenverhältnis zu beanspruchen hatte,

c) wieviel zu diesem Zeitpunkte der $7^1/_2$fache Grundbetrag der Invalidenrente betrug, und

d) ob und welche Zusatzrente mit Rücksicht auf die Bestimmungen über das Ruhen der Rente (§ 49, Abs. 1 a und 2 der Satzungen der Arbeiterpensionskasse) neben der unter a berechneten Pension zu zahlen sein würde.

Trifft diese Voraussetzung zu d zu, so ist ferner zu ermitteln:

e) wie hoch sich die Gesamtbezüge des Beamten (a + d) stellen würden,

f) welche Pension dem Beamten zugestanden haben würde, wenn er vom Beginn der ständigen Hilfsbeamtendienstzeit an Beamter gewesen wäre,

g) ob und bejahendenfalls um welchen Betrag die Gesamtbezüge (e) die Pension (f) übersteigen würden.

Uebersteigen nach dieser Feststellung die Gesamtbezüge (e) die Pension (f), so ist die nach dem Grundsatz zu VI in Betracht kommende Hilfsbeamtendienstzeit weiter zu kürzen, und zwar:

1. wenn die Pension (a) $^{40}/_{60}$ und weniger des pensionsfähigen Diensteinkommens beträgt,
   um so viele Jahre, als der Mehrbetrag 60tel dieses Diensteinkommens enthält;

2. wenn die Pension (a) mehr als $^{40}/_{60}$, d. h. $^{81}/_{120}$ bis $^{90}/_{120}$ des pensionsfähigen Diensteinkommens beträgt (vergl. § 8 des Pensionsgesetzes),
   zunächst um so viele Jahre, als der Mehrbetrag 120tel dieses Diensteinkommens enthält, und, sofern der Mehrbetrag so groß ist, daß die Pension auf $^{40}/_{60}$ und weniger herabgesetzt werden muß, weiterhin um so viele Jahre, als der Mehrbetrag 60tel dieses Diensteinkommens enthält.

Etwaige Restbeträge unter $^1/_{120}$ des pensionsfähigen Diensteinkommens sind außer Betracht zu lassen.

Im übrigen wird wegen der Anstellung der Kontrollrechnung und Ausführung der Kürzungen auf die in der Anlage 2 gegebenen Beispiele verwiesen.

VIII. Die Feststellung einer besonderen Würdigkeit und Bedürftigkeit des zu pensionierenden Beamten ist für die Anrechnung der Hilfsbeamtendienstzeit im einzelnen Falle nicht erforderlich; doch ist bei gröberen Verfehlungen, die das Vorliegen einer Unwürdigkeit des Betreffenden offenbar ergeben, von der Anrechnung abzusehen.

IX. Insoweit nach diesen Grundsätzen die Eisenbahndirektionen zur Anrechnung von Hilfsbeamtendienstzeit bei Festsetzung der Pensionen befugt sind, wollen wir sie auf Grund der uns nach den §§ 14, Abs. 2 und 20 des Hinterbliebenenfürsorgegesetzes vom 20. Mai 1882 zustehenden Befugnis widerruflich ermächtigen, eine solche Anrechnung unter denselben Voraussetzungen und in dem gleichen Umfange auch bei Festsetzung der Witwen- und Waisengelder für die Hinterbliebenen von verstorbenen aktiven Beamten zu bewirken, soweit die selbständige Festsetzung der Witwen- und Waisengelder den Eisenbahndirektionen obliegt.

X. Die Anrechnung der nach diesen Grundsätzen zu berücksichtigenden Hilfsbeamtendienstzeit tritt mit Wirkung vom 1. April 1907 derart in Kraft, daß sie

a) allen denjenigen Beamten gewährt werden kann, die nach dem 1. April 1907 in den Ruhestand getreten sind,

b) bei Festsetzung der Witwen- und Waisengelder für die Hinterbliebenen aller derjenigen Beamten erfolgen kann, welche nach dem 1. April 1907 in den Ruhestand getreten oder welche am oder nach dem 1. April 1907 im aktiven Dienst gestorben sind.

Die Eisenbahndirektionen wollen hiernach das Erforderliche alsbald veranlassen. Wegen etwaiger anderweiter Festsetzung der von uns festgesetzten Pensionen ist an mich, den unterzeichneten Minister der öffentlichen Arbeiten, unter Beifügung der erforderlichen Unterlagen zu berichten. Soweit den vorstehend unter a und b bezeichneten Beamten oder Hinterbliebenen von Beamten, denen auf Grund des § 7 des Pensionsgesetzes oder des § 14, Abs. 1 des Hinterbliebenenfürsorgegesetzes ausnahmsweise Pensionen oder ausnahmsweise Witwen- und Waisengelder bewilligt worden sind, bei Anrechnung von Hilfsbeamtendienstzeit ein Anspruch auf gesetzliche Bezüge erwächst, haben die Eisenbahndirektionen wegen deren Anweisung unter Anrechnung der bisang gezahlten ausnahmsweisen Bezüge das Weitere zu veranlassen und über das Veranlaßte zu berichten.

In allen Fällen, in denen bei Festsetzung von Pensionen Hilfsbeamtendienstzeit auf Grund dieser Bestimmungen angerechnet ist, bedarf es in den Pensionsnachweisungen unter Hinweis auf diesen Erlaß der Angabe, daß die Anrechnung nach Maßgabe des § 19, Ziffer 3 des Pensionsgesetzes auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erfolgt ist. Ferner ist in den Witwen- und Waisengeldnachweisungen für die Hinterbliebenen von verstorbenen aktiven Beamten unter Hinweis auf diesen Erlaß ersichtlich zu machen, daß die Anrechnung nach Maßgabe des § 14, Abs. 2 des Hinterbliebenenfürsorgegesetzes stattgefunden hat.

Die Eisenbahndirektionen haben für jeden Beamten, der vor seiner Anstellung ständiger Hilfsunterbeamter im Sinne dieser

Bestimmungen gewesen ist, mit tunlichster Beschleunigung aktenmäßig festzustellen:

a) die Zeitdauer und Art der dienstlichen Beschäftigung, etwaige Unterbrechungen usw. vom Beginn der Beschäftigung als ständiger Hilfsunterbeamter an bis zur Uebernahme in das Beamtenverhältnis,

b) ob und wann der Beamte formlose oder förmliche Prüfungen für die in Betracht kommenden Hilfsbeamtenstellungen bestanden hat, oder ob und wann ihm die Befähigung zur Bekleidung der Hilfsbeamtenstellung beigelegt worden ist,

c) ob und welchen Anspruch auf Zusatzrente aus Abteilung B der Arbeiterpensionskasse der Beamte zur Zeit seiner Uebernahme in das Beamtenverhältnis erworben hatte, und

d) wie hoch sich zu diesem Zeitpunkte der $7^1/_2$fache Grundbetrag der Invalidenrente stellte.

Eine gleiche Feststellung ist für die Folge alsbald nach der Uebernahme eines ständigen Hilfsunterbeamten in das Beamtenverhältnis vorzunehmen.

Den neu anzunehmenden Hilfsunterbeamten ist in jedem Falle unter aktenmäßiger Feststellung des Beginns der Zeit ihrer Beschäftigung als ständiger Hilfsunterbeamter zu eröffnen, daß ihre Beschäftigung nach wie vor außerhalb des Beamtenverhältnisses erfolgt, mithin ihnen dem Staate gegenüber nicht die Rechte eines unmittelbaren Staatsbeamten zustehen. Eine gleiche Eröffnung ist auch den aushilfsweise mit den Verrichtungen von Bahnpolizeibeamten betrauten Bediensteten zu machen.

Wegen der Form der Vereidigung der Hilfsbeamten folgt weitere Bestimmung.

Ueber die nach den vorstehenden Grundsätzen erfolgte Anrechnung von Hilfsbeamtendienstzeit sind von den Eisenbahndirektionen laufende Aufzeichnungen nach Anleitung des anliegenden Musters*) zu machen. Eine Uebersicht der in jedem Etatsjahre bewirkten Anrechnungen ist bis zum 15. Mai j. Js. an das Geheime Personalbureau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten einzusenden. Die Einsendung der Uebersicht hat zum ersten Male zum 15. Mai 1909, und zwar für den Zeitraum vom 1. April 1907 bis Ende März 1909 zu erfolgen.

Den Anträgen auf Pensionierung von Beamten, bei denen eine Anrechnung von Hilfsbeamtendienstzeit auf Grund dieser Bestimmungen in Frage kommt, ist neben den sonstigen Unterlagen eine Nachweisung nach dem Muster der Anlage 2 beizufügen.

Durch diese Bestimmungen werden die Erlasse des mitunterzeichneten Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 21. September 1888 — II. b. P. 7583 — und vom 31. Dezember 1888 — II. b. P. 10939 — (Elberfelder Sammlung Band III 2, Nr. 2601 a und b) nicht berührt, wonach den vor dem 1. April 1884 zur Befriedigung eines dauernden Bedürfnisses angenommenen Hilfsbeamten die vor der Anstellung als Unterbeamte zurückgelegte Hilfsbeamtendienstzeit bei der Pensionierung mit in Anrechnung zu bringen ist.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Der Finanzminister.

*) Das Muster ist fortgelassen.

Anlage 1.

Uebersicht der ständigen Hilfsunterbeamten der Eisenbahnverwaltung.

1. Als ständige Hilfsunterbeamte der einzelnen Beamtenklassen oder Beamtengruppen kommen in Betracht	2. Die Anstellung erfolgt in einer Etatsstelle folgender Dienstzweige oder Dienstgruppen
1. Hilfswerkführer (früher Vorarbeiter genannt)	Werkstättendienst, Maschinisten- und Maschinenwärterdienst, Lokomotivdienst.
Hilfsmaschinenwärter, Hilfsmaschinist	
Hilfs- (Lokomotiv-) Heizer	
2. Hilfswagenmeister	Wagenmeisterdienst.
3. Hilfstelegraphisten (auch Telegraphengehilfen genannt)	Unterer Bahnhofs- und Abfertigungsdienst (Fahrkartenausgeberdienst, Weichensteller- u. Telegraphendienst-, Kranmeister- u. Kranwärterdienst, Lademeisterdienst, Portier-*) und Bahnsteigschaffner-(Stationsdiener-*)dienst), Fahrkartendrucker-, Bureaudiener- und Magazindienst, unterer Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst Zugdienst.
Hilfsfahrkartenausgeber	
Hilfsweichensteller	
Hilfskranmeister	
Hilfskranwärter	
Aushelfer (früher Stations-, Bureau-, Materialienverwaltungsgehilfen od. Schreibhilfen genannt)	
Hilfslademeister (früher auch Vorarbeiter genannt)	
Hilfsportiers*)	
Hilfsbahnsteigschaffner (jetzt auch Hilfsstationsdiener*) genannt)	
Hilfsfahrkartendrucker	
Hilfsbureau- und Kassendiener	
Hilfsmagazinaufseher	
Hilfsrottenführer (auch Vorarbeiter oder Rottenführer genannt)	
Hilfsbrückenwärter	
Hilfsbahnwärter	
Hilfsnachtwächter	
4. Hilfsrangiermeister	Verschiebedienst und Zugdienst.
Hilfsschirrmänner (früh. auch Rangiervorarbeiter genannt)	
5. Hilfswagenwärter	Zugdienst, unterer Bahnhofs- und Abfertigungsdienst, unterer Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst.
Hilfsschaffner und Hilfsbremser . .	
6. Hilfsmatrosen	Schiffsdienst.
7. Aushelferinnen (früher Gehilfin, Hilfstelegraphistin, Hilfsfahrkartenausgeberin genannt)	Unterer Abfertigungsdienst

*) Jetzt Hilfspförtner, Hilfsstationsschaffner, Pförtner und Stationsschaffner.

Anrechnung von Hilfsunterbeamtendienstzeit.

(Ministerial-Erlaß vom 31. Dezember 1909.)

Unter Bezugnahme auf unsern Erlaß vom 14. April 1908 bestimmen wir, daß eine im privatrechtlichen Vertragsverhältnis ausgeübte Beschäftigung als pensionsfähige Dienstzeit unter den dort angegebenen Voraussetzungen nur dann anzurechnen ist, wenn zur Zeit der Ausübung dieser Beschäftigung bereits etatsmäßige Beamtenstellen des betreffenden Dienstzweiges vorhanden waren. Danach können unter anderen Beschäftigungen als Hilfswerkführer (Vorarbeiter) frühestens vom 1. April 1891, als Gehilfin, Hilfstelegraphistin und Hilfsfahrkartenausgeberin frühestens vom 1. April 1898, als Hilfsrottenführer (Vorarbeiter) frühestens vom 1. April 1905 ab in Betracht kommen, weil erst dann etatsmäßige Stellen für die betreffenden Dienstzweige geschaffen worden sind. Die Beispiele 1 und 5 der Anlage 2 des Erlasses sind zu streichen.

Von einer Umrechnung der bisher abweichend von diesen Grundsätzen festgesetzten Pensionen und Hinterbliebenenbezüge ist abzusehen.

Anrechnung von Hilfsunterbeamtendienstzeit.

(Ministerial-Erlaß vom 7. Juni 1910. — IV. B. 4. 440.)

Die Dienstzeit, die Unterbeamte der in Anlage 1 des Erlasses vom 14. April 1908 — E.-N.-Bl. S. 121 — in Spalte 2 neben Ziffer 3 aufgeführten Dienstzweige vor ihrer Anstellung in der Eigenschaft als Aushelfer (Stations-, Bureau-, Materialienverwaltungsgehilfen oder Schreibhilfen) zurückgelegt haben, ist unter den a. a. O. angeführten Voraussetzungen als pensionsfähige Dienstzeit anzurechnen.

Nachweis der Dienstunfähigkeit im Verfahren der unfreiwilligen Versetzung in den Ruhestand.

(Ministerial-Erlaß vom 28. Januar 1895. — P. IV. 1056.)

Ein Beschluß, welchen das Königliche Staatsministerium kürzlich auf einen gegen die diesseitige Entscheidung über die Versetzung in den Ruhestand erhobenen Rekurs gefaßt hat, gibt mir Veranlassung, zu bestimmen, daß vor der Einleitung des Verfahrens der unfreiwilligen Pensionierung auf Grund der §§ 88 ff. des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 der Regel nach das Gutachten eines Bahnarztes oder Medizinalbeamten über den körperlichen oder geistigen Zustand des zu pensionierenden Beamten einzuholen ist und von dieser Regel nur in völlig zweifelsfreien Fällen abgewichen werden darf.

Sofern eine solche Abweichung ausnahmsweise für angängig erachtet wird, oder wenn das eingeholte ärztliche Gutachten eine hinreichende Grundlage für die Feststellung der Dienstunfähigkeit nicht bietet, die vorgesetzte Dienstbehörde aber gleichwohl der Ueberzeugung ist, daß die Voraussetzungen der Pensionierung vorliegen, — wie dies namentlich dann der Fall sein kann, wenn Schwäche der geistigen Kräfte den Anlaß zur Einleitung des Pensionierungsverfahrens gibt, — so sind in einer zu den Dienstakten des betreffenden Beamten zu bringenden eingehenden Aeußerung des nächsten Dienstvorgesetzten beziehungsweise der

vorgesetzten Dienstbehörde die Tatsachen im einzelnen darzulegen, auf welche sich diese Ueberzeugung gründet. Zu diesem Zweck wird insbesondere näher zu erörtern sein, welche Arbeiten dem zu pensionierenden Beamten aufgetragen, welche Mängel bei Erledigung derselben im einzelnen hervorgetreten sind und in welchem Verhältnis seine Leistungen nach Art und Umfang zu den Anforderungen, die nach Maßgabe seiner dienstlichen Stellung an ihn zu machen sind, und zu den Leistungen anderer im vollen Umfange dienstfähiger Beamten derselben Dienstklasse stehen.

Dabei ist zu bemerken, daß mangelnde Begabung, geringe Schulbildung und einseitige Ausbildung keine geeignete Grundlage für die unfreiwillige Pensionierung wegen Schwäche der geistigen Kräfte bilden, daß es vielmehr des Nachweises einer die Dienstfähigkeit aufhebenden Verminderung der ursprünglich für das übertragene Amt als hinreichend angesehenen Leistungsfähigkeit unter Darlegung der Ursachen derselben bedarf.

Pensionierung dienstunfähiger Beamten.

(Ministerial-Erlaß vom 23. Mai 1900. — IV. B. 5034.)

Ich habe die Wahrnehmung gemacht, daß Beamte, die wegen Schwäche der körperlichen oder geistigen Kräfte ihren Dienstpflichten nicht mehr gewachsen sind, aus unstatthafter Rücksichtnahme auf persönliche Verhältnisse zum Nachteil des Dienstes im Amte belassen werden. Beispielsweise trifft dies bei Eisenbahnsekretären zu, die aus dem bezeichneten Grunde mit untergeordneten und einfachen Arbeiten beschäftigt werden, für deren Ausführung Eisenbahnsekretärstellen nicht vorgesehen sind. Abgesehen von den hieraus entspringenden dienstlichen Unzuträglichkeiten verstößt ein solches Verfahren auch gegen die gesetzlichen Vorschriften. Ein Beamter, der zur Erfüllung seiner Amtspflichten dauernd unfähig ist, soll nach § 88 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 in den Ruhestand versetzt werden. Es ist Pflicht der Dienstbehörde, die dienstliche Verwendung und die Leistungen der Beamten fortgesetzt zu überwachen und von Amts wegen das Pensionierungsverfahren einzuleiten, sobald sie nach gewissenhafter Prüfung die Ueberzeugung gewinnt, daß ein Beamter zur ordnungsmäßigen Wahrnehmung der Obliegenheiten seiner Stellung oder eines anderen Amtes von gleichem Range und Diensteinkommen nicht mehr imstande ist. Hierbei wird auf die Bestimmungen im § 30 des Zivilpensionsgesetzes vom 27. März 1872 / 31. März 1882 verwiesen, welche für die Pensionierung solcher Beamten, die das fünfundsechzigste Lebensjahr vollendet haben, ein vereinfachtes Verfahren vorsehen.

Ich veranlasse die Königlichen Eisenbahndirektionen, regelmäßig zu prüfen, ob und bei welchen der vorhandenen Beamten die Einleitung des Pensionierungsverfahrens geboten erscheint.

Ueberführung in andere Aemter.

a) (Ministerial-Erlaß vom 15. Oktober 1904. — IV. B. 4. 1361.)

Im Einverständnis mit dem Herrn Finanzminister eröffne ich der Königlichen Eisenbahndirektion, daß als ein anderes Amt von nicht geringerem Diensteinkommen im Sinne der Vor-

schrift in Nr. 1 der Anlage A des Erlasses vom 22. Oktober 1884, betr. die Pensionierung der Staatsbeamten — E.-V.-Bl. S. 385 ff. —, jedes Amt von nicht geringerem Range anzusehen ist, das die Möglichkeit bietet, dem für seinen Dienst unbrauchbar gewordenen, aber noch für eine andere Stelle geeigneten Beamten dasjenige pensionsfähige Diensteinkommen weiterzugewähren, welches er im Zeitpunkte seiner Ueberführung in das andere Amt tatsächlich bezogen hat. Der Umstand, daß das Einkommen des Beamten beim Verbleiben in dem früheren Amte voraussichtlich gestiegen sein würde, ist ohne entscheidende Bedeutung, da den Beamten ein Rechtsanspruch auf Gewährung von Gehaltszulagen nicht zusteht.

Da der Rangiermeister M. zur Zeit seiner Pensionierung ein Gehalt von 1200 M. bezog, hätte er daher in das Amt eines Bahnhofsportiers, für das er noch tauglich war, überführt werden müssen, ohne daß es seiner Zustimmung bedurfte, da er in der letzten Gehaltsstufe dieses Amtes ebenfalls 1200 M. bezogen haben würde.

b) (Ministerial-Erlaß vom 25. Juni 1905. — IV. B. 4. 735.)

Mit Bezug auf die Niederschrift über die am 12. April d. Js. in Halle a. S. stattgehabte Besprechung der Personaldezernenten — Punkt 15 der Tagesordnung — eröffne ich den Königlichen Eisenbahndirektionen, daß für die Entscheidung der Frage, was unter Amt „von nicht geringerem Range" im Sinne der §§ 16 und 87, Ziffer 1 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 zu verstehen sei, die Gruppierung der Beamten, wie sie im Witte, § 5, S. 128, angegeben ist, nicht als ausreichend erachtet werden kann. Unter Rang ist hier nicht sowohl der Platz in einem bestimmten Rangreglement, als vielmehr das auf der gesamten dienstlichen Stellung des Beamten beruhende Verhältnis der Ueber- oder Nebenordnung der einzelnen Beamtenkategorien zu verstehen. (Kommentar zum Disziplinargesetz von v. Rheinbaben, Anm. II, Bd. 1 zu § 16, S. 121.) Mit Rücksicht auf die eigenartigen Verhältnisse bei der Staatseisenbahnverwaltung muß davon abgesehen werden, eine für die Entscheidung der Rangfrage maßgebende Gruppierung der mittleren und unteren Beamten vorzunehmen. Es muß den Kgl. Eisenbahndirektionen überlassen bleiben, von Fall zu Fall nach pflichtmäßigem Ermessen Entscheidung zu treffen, oder, wenn Zweifel bestehen, meine Entscheidung einzuholen.

Die Ueberführung eines fest angestellten Unterbeamten in eine gleichwertige Stelle, in der er nur auf Kündigung angestellt werden kann, ist gegen seinen Willen nicht angängig. Im Falle seines Einverständnisses hat er ausdrücklich auf die feste Anstellung zu verzichten.

Anrechnung von Kriegsjahren bei der Pensionierung von Beamten.

(Ministerial-Erlaß vom 10. August 1905. — IV. B. 4. 643.)

Nach § 17 Absatz 1 des Zivilpensionsgesetzes ist für jeden Feldzug, an dem ein Beamter im preussischen oder im Reichsheer oder in der preussischen oder Kaiserlichen Marine derart teilgenommen hat, dass er

wirklich vor den Feind gekommen oder in dienstlicher Stellung den mobilen Truppen in das Feld gefolgt ist, zu der wirklichen Dauer der Dienstzeit ein Jahr zuzurechnen. Hiernach hat die Anrechnung von Kriegsjahren nur dann zu erfolgen, wenn die in einen Feldzug fallende Dienstzeit, sei es im Militär- oder im Zivil-, Reichs- oder Staatsdienste, an sich anrechnungsfähig ist. Diese Voraussetzung trifft bei den Beamten nicht zu, die vor dem 1. Januar 1871 in bayerischen, württembergischen oder badischen Truppenteilen gedient haben; die Anrechnung dieser Dienstzeit kann nach § 19 des Pensionsgesetzes vielmehr nur mit Allerhöchster Genehmigung erfolgen. Falls diese Genehmigung nicht eingeholt wird, ist derartigen Beamten für die Teilnahme an dem Feldzuge 1870/71, auch wenn die bestimmungsmässigen Voraussetzungen im übrigen erfüllt sind, das Jahr 1870 als Kriegsjahr nicht anzurechnen. Die Anrechnung eines Kriegsjahres für diesen Feldzug ist bei den erwähnten Beamten überhaupt ausgeschlossen, wenn die Teilnahme an Schlachten usw. im Jahre 1871 nicht nachgewiesen ist oder wenn der zweimonatige Aufenthalt in Frankreich nicht voll in das Jahr 1871 fällt, sondern sich auf die Jahre 1870 und 1871 verteilt.

Zur Vermeidung von Härten ist bei allen Pensionierungen von Beamten, bei denen die Anrechnung von Dienstzeiten nach § 19 des Pensionsgesetzes in Frage kommt, von Amts wegen sorgfältig zu prüfen, ob die Beamten einer Erhöhung ihrer Pension durch Anrechnung dieser Dienstzeiten bedürftig und würdig sind. Gegebenenfalls ist die Erwirkung der Allerhöchsten Genehmigung hierzu bei mir nachzusuchen.

Anrechnung von Kriegsjahren.

(Ministerial-Erlaß vom 31. Januar 1908. — IV. B. 4. 14.)

Der nachstehende Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 10. Dezember v. Js. wird zur Beachtung mitgeteilt.

Im Anschluß an die Bestimmung unter Nr. 13 der in der Anlage zu unserem Erlaß vom 10. April 1883 (Min-Bl. S. 54) zusammengestellten Grundsätze über die Berechnung der pensionsberechtigten Dienstzeit der unmittelbaren Staatsbeamten übersenden wir Ihnen anliegende Abschrift der Allerhöchsten Order vom 17. November 1906, betreffend die von Teilen der Schutz-

truppen für Deutsch-Ostafrika und Kamerun im Jahre 1905 und 1906 gelieferten Gefechte und ausgeführten Kriegszüge, zur Kenntnisnahme und Beachtung.

Der Finanzminister. Im Auftrage: Halle.

Der Minister des Innern. Im Auftrage: v. Kitzing.

Ich bestimme, daß die folgenden von Teilen der Schutztruppen für Deutsch-Ostafrika und Kamerun im Jahre 1905 und 1906 gelieferten Gefechte und ausgeführten Kriegszüge im Sinne des § 16 des Gesetzes über die Pensionierung der Offiziere einschließlich Sanitätsoffiziere des Reichsheeres, der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen vom 31. Mai 1906 und des § 6 des Gesetzes über die Versorgung der Personen der Unterklassen des Reichsheeres, der Kaiserlichen Marine und der Kaiserlichen Schutztruppen vom 31. Mai 1906 als Kriege gelten sollen, für welche den daran beteiligt gewesenen Deutschen ein, eventuell zwei Kriegsjahre in Anrechnung zu bringen sind.

I. Deutsch-Ostafrika.

1. Gefecht gegen Wawundi-Wassige am 9. Juli 1905, 2. Gefecht auf den Massaibergen am 10. August 1905.

II. Kamerun.

1. Gefecht gegen Djauro-Jobdi am 11. Januar 1905, 2. Gefechte gegen die Bapeas am 6., 12. und 22. Februar 1905, 3. Gefechte gegen die Galims vom 26. bis 28. April 1905, 4. Gefechte gegen die Kango-Heiden am 19., 20., 21., 22. und 23. Juni 1905, 5. Bameta-Expedition vom 16. bis 22. Juni 1905, 6. Gefecht bei Bamenon 9., 10. und 11. Juli 1905, 7. Gefecht bei Baham am 13. Juli 1905, 8. Unterwerfung der Dumbos 5. bis 8. September 1905, 9. Expedition gegen Baussa, Bamumgon, Baling, Baugulap 5. bis 16. und 27. bis 28. Dezember 1905, 10. Kämpfe in Maudi (Tukum) 12. bis 14. September 1905, 11. Ueberfall des Sklavenräuberdorfes des Serekin Yoruba bei Kodja 19. September 1905, 12. Gefechte gegen die aufständischen Jetsangs, Jebekoles und Makas vom 20. Juli bis 5. Oktober 1905, 13. Gefechte gegen die Muturua- und Pillim-Heiden am 10. und 12. Oktober 1905, 14. Bestrafung der Eingeborenen von Munkén 18. und 19. Oktober 1905, 15. Gefechte gegen die Paga, Betengi- und Nguli-Heiden vom 26. November bis 4. Dezember 1905, 16. Gefechte gegen die Miltu- und Pfutu-Heiden am 9. und 14. Dezember 1905, 17. Gefechte gegen die Gauar-Heiden am 17. Dezember 1905, 18. Mbo-Expedition vom 2. Dezember 1905 bis 21. März 1906.

Hinsichtlich der unter Ziffer 18 aufgeführten Mbo-Expedition sind diejenigen weißen Schutztruppenangehörigen, welche an den Gefechten des 13., 17. und 18. Dezember 1905 teilnahmen und die außerdem mindestens einen Monat des Jahres 1906 bei der Expedition Verwendung fanden, die Jahre 1905 und 1906 als Kriegsjahre anzurechnen. Bezüglich der anderen Teilnehmer an der genannten Expedition trifft das Oberkommando der Schutztruppen Entscheidung, welches der beiden genannten Jahre als Kriegsjahr in Anrechnung zu bringen ist.

Donaueschingen, den 17. November 1906.

Wilhelm.

Anrechnung von Kriegsjahren aus Anlaß des Aufstandes in Deutsch-Ostafrika.

(Ministerial-Erlaß vom 16. Mai 1908. — IV. B. 4. 312.)

Der nachstehende Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 9. April d. Js. wird zur Beachtung mitgeteilt.

Im Anschluß an die Verfügung vom 18. Mai 1907 (Min.-Bl. S. 167) übersenden wir Ihnen anliegend Abschrift einer weiteren Allerhöchsten Order vom 14. Januar d. Js., betreffend Anrechnung von Kriegsjahren aus Anlaß des Aufstandes in Deutsch-Ostafrika, zur Kenntnisnahme und Beachtung.

Der Finanzminister. Im Auftrage: Foerster.

Der Minister des Innern. Im Auftrage: v. Kitzing.

Ich bestimme im Anschluß an meine Order vom 30. Januar 1907:

1. Der Anfang August 1905 ausgebrochene Aufstand in Deutsch-Ostafrika ist mit dem 18. Februar 1907 als beendet anzusehen.
2. Als Kriegsteilnehmer sind diejenigen Deutschen anzusehen, welche während der Dauer des Aufstandes
   a) an einem Gefechte teilgenommen haben,
   b) in den Aufstandsgebieten Daressalam, Mohoro, Kilwa, Lindi, Ssongea, Neu-Langenburg, Mahenge, Iringa, Mpapua, Morogoro, Moschi und Muansa mindestens einen Monat in fortlaufender Zeit militärische Verwendung gefunden haben.
3. Jedes der Jahre 1905, 1906 und 1907 ist als Kriegsjahr anzurechnen, sofern die Voraussetzungen unter 2 a. oder 2 b. in jedem dieser Jahre zutreffen. Hat die Beteiligung in den Jahren 1905 und 1906, beziehungsweise 1906 und 1907 zusammen mindestens einen Monat in fortlaufender Zeit betragen, so ist dasjenige Jahr, in welches die längere Beteiligung fällt, als ein Kriegsjahr anzurechnen, sofern keines der beiden Jahre bereits sonst als Kriegsjahr zu erhöhtem Ansatz kommt.

Berlin, den 14. Januar 1908.

Wilhelm. Bülow.

Anrechnung von Kriegsjahren.

(Ministerial-Erlaß vom 29. Januar 1909. — IV. B. 4. S.)

Der nachstehende Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 19. Dezember 1908 wird zur Beachtung mitgeteilt.

Im Anschluß an die Bestimmung unter Nr. 13 der in der Anlage zu unserem Erlaß vom 10. April 1883 (Min.-Bl. S. 54) zusammengestellten Grundsätze über die Berechnung der pensionsberechtigten Dienstzeit der unmittelbaren Staatsbeamten übersenden wir Ihnen anliegend Abschrift der Allerhöchsten Order vom 21. Oktober d. Js., betreffend die von Teilen der Schutz-

truppe für Kamerun in den Jahren 1904, 1905 und 1906 gelieferten Gefechte und ausgeführten militärischen Unternehmungen, zur Kenntnisnahme und Beachtung.

Der Finanzminister.
Im Auftrage:
Halle.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage:
v. Kinzing.

Ich bestimme, daß die folgenden von Teilen der Schutztruppe für Kamerun in den Jahren 1904, 1905 und 1906 gelieferten Gefechte und ausgeführten militärischen Unternehmungen im Sinne der §§ 17 des Offizier-Pensions-Gesetzes und 7 des Mannschafts-Versorgungs-Gesetzes als Kriege anzusehen sind, für die den beteiligten Deutschen ein Kriegsjahr anzurechnen ist; fällt die Unternehmung in zwei Kalenderjahre, so ist die Anrechnung nur eines Kriegsjahres, und zwar des Anfangjahres zulässig. Als Kriegsteilnehmer haben diejenigen deutschen Angehörigen der Schutztruppe und des Gouvernements von Kamerun zu gelten, welche in dem Gefechtskalender der genannten Schutztruppe als solche bezeichnet sind.

1. Gefecht bei Ngato am 25. 12. 1904.
2. Erstürmung von Bokamonene am 4. 2. 1905.
3. Gefechte gegen die Gauar-Heiden am 8. und 9. 1. 1906.
4. Ngute-Unternehmung vom 15. 1. bis 5. 3. 1906.
5. Unternehmung gegen die westlichen Vasallen-Dörfer Balis vom 23. 3. bis 15. 4. 1906.
6. Bansso-Unternehmung vom 18. 4. bis 14. 6. 1906.
7. Galim-Unternehmung vom 27. 3. bis 30. 6. 1906.
8. Unternehmung gegen die Jebekolles vom 23. 4. bis 17. 6. 1906.
9. Gefechte gegen die Gobarra, Minjel, Tode, Mumia, Makassa und Kongon-Heiden am 15. und 16. 3. 1906.
10. Bafut-Unternehmung vom 12. 11. 1906 bis 4. 2. 1907.
11. Unternehmung gegen die Nord-Makas vom 28. 11. 1906 bis 7. 1. 1907.

Berlin, den 21. Oktober 1908.

Wilhelm.

Fürst von Bülow.

Anrechnung von Kriegsjahren.

(Ministerial-Erlaß vom 7. Juli 1909. — IV. B. 4. 551.)

Der nachstehende Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 18. Juni d. Js. wird unter Hinweis auf den Erlaß vom 29. März 1884 (E.-V.-Bl. S. 214 ff.) zur Beachtung mitgeteilt.

Im Anschluß an die Bestimmung unter Nr. 13 der in der Anlage zu unserem Erlaß vom 10. April 1883 (Min.-Bl. S. 54) zusammengestellten Grundsätze über die Berechnung der pensionsberechtigten Dienstzeit der unmittelbaren Staatsbeamten übersenden wir Ihnen anliegend Abschrift der Allerhöchsten Order vom 1. April dieses Jahres, betreffend die von Teilen der Schutztruppen für Südwestafrika und Kamerun in den Jahren

1907/08 ausgeführten militärischen Unternehmungen, zur Kenntnisnahme und Beachtung.

Der Finanzminister.
Im Auftrage:
Foerster.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage:
v. Kinzing.

Ich bestimme, daß die folgenden von Teilen der Schutztruppen für Südwestafrika und Kamerun in den Jahren 1907/08 ausgeführten militärischen Unternehmungen im Sinne der §§ 17 des Offizierpensionsgesetzes und 7 des Mannschaftsversorgungsgesetzes als Kriege anzusehen sind. Fällt die Unternehmung in zwei Kalenderjahre, so ist die Anrechnung nur eines Kriegsjahres zulässig, und zwar desjenigen, in welches die längere Beteiligung fällt, es sei denn, daß dieses auch aus Anlaß einer anderen Unternehmung doppelt zur Anrechnung kommt.

A. Südwestafrika.

Kalahariexpedition 1908 und die entsprechenden Vorbereitungen dazu, die letzteren jedoch nur, soweit sie zu Zusammenstößen mit dem Feinde geführt haben.

B. Kamerun.

Alkasom-Muntschi-Bascho-Expedition vom 28. Oktober 1907 bis 3. Juni 1908.

Als Kriegsteilnehmer haben zu gelten:

1. Bei den durch die Vorbereitungen zur Kalahariexpedition veranlaßten Zusammenstößen mit dem Feinde die durch die Ueberfälle bei Kowisekolk am 5. Dezember 1907, bei Nanib am 19. Januar 1908 und bei Kubub am 8. März 1908 Betroffenen;

2. bei der Kalahariexpedition selbst diejenigen Teile der Schutztruppe, die in der Zeit vom 1. bis 31. März 1908 in dem Gebiete tätig waren, das begrenzt wird durch den Auob von seinem Schnittpunkte mit der östlichen Landesgrenze aufwärts bis Kalkfontein, von da über Awadaob, Aminuis in gerader Linie ostwärts zur Landesgrenze (sämtliche Orte einschließlich);

3. bei der Unternehmung in Kamerun die im Gefechtskalender der Schutztruppe namentlich aufgeführten deutschen Militärpersonen.

Neues Palais, den 1. April 1909.

Wilhelm.

Anrechnung von Kriegsjahren.

(Ministerial-Erlaß vom 22. Juni 1910. — IV. B. 4. 502.)

Der nachstehende Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 2. Juni d. Js. wird unter Hinweis auf den Erlaß vom 29. März 1884 (E.-V.-Bl. S. 214) zur Beachtung mitgeteilt.

Im Anschluß an die Bestimmung unter Ziffer 13 der in der Anlage zu unserem Erlaß vom 10. April 1883 (Min.-Bl. S. 54) zusammengestellten Grundsätze über die Berechnung der pensionsberechtigenden Dienstzeit der unmittelbaren Staatsbeamten übersenden wir nachstehend Abschrift der Allerhöchsten Order vom

17. März d. Js., betreffend die von Teilen der Schutztruppe für Südwestafrika im Jahre 1908 ausgeführten militärischen Unternehmungen, zur Kenntnisnahme und Beachtung.

Der Finanzminister.
Im Auftrage:
Halle.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage:
v. Kitzing.

Ich bestimme, daß die folgenden von Teilen der Schutztruppe für Südwestafrika im Jahre 1908 ausgeführten militärischen Unternehmungen im Sinne des § 17 des Offizierpensionsgesetzes und § 7 des Mannschaftsversorgungsgesetzes als Kriege anzusehen sind, für die den Teilnehmern das Jahr 1908 als Kriegsjahr anzurechnen ist.

1. Patrouillengefecht der 1. Kompagnie bei Geinab am 27. August 1908 gegen Simon Copper-Leute.

2. Die Unternehmungen und Zusammenstöße der 3. und 14. Kompagnie, sowie der 6. Batterie in der Zeit vom 18. bis 26. Dezember 1908 anläßlich des Einfalls der Hottentottenbande unter Abraham Rolfs in das Schutzgebiet.

Als Kriegsteilnehmer haben diejenigen Angehörigen der Schutztruppe für Südwestafrika, welche in dem Gefechtskalender dieser Schutztruppe namentlich aufgeführt sind, zu gelten.

Berlin, den 17. März 1910.

(L. S.) Wilhelm.
von Bethmann Hollweg.

Auslegung des Begriffs „Kriegsteilnehmer".

(Ministerial-Erlaß vom 23. März 1908. — IV. B. 4. 214.)

Das nachstehende Schreiben des Herrn Kriegsministers vom 13. März d. J. wird mit Bezug auf den Erlaß vom 27. Juni 1907 (E.-V.-Bl. S. 227) zur Beachtung mitgeteilt.

Bei Ausführung der in den neuen Pensions- und Hinterbliebenengesetzen für das Reich und Preußen enthaltenen Vorschriften über rückwirkende Kraft sollen für die Auslegung des Begriffs „Kriegsteilnehmer" die Bundesratsbestimmungen vom 24. April 1905 (Zentralblatt für das Deutsche Reich für 1905, S. 101 ff.) einen Anhalt gewähren.

Zahlreiche Anfragen von den verschiedensten Stellen im Reich und in Preußen veranlassen mich, unter Zustimmung des Herrn Reichskanzlers (Reichsschatzamt), nachstehend die Grundsätze mitzuteilen, nach welchen bei der Entscheidung der Frage, ob jemand als Kriegsteilnehmer im Sinne der bezeichneten Bestimmungen anzusehen ist, diesseits verfahren wird.

Als Kriegsteilnehmer gelten in erster Linie alle Personen, denen bei der Pensionierung ein oder mehrere Kriegsjahre angerechnet oder die als Kriegsinvalide anerkannt worden sind.

Im übrigen ist in jedem Falle zu prüfen, ob die Voraussetzungen des § 1 der eingangs bezeichneten Bundesratsbestimmungen erfüllt sind. Diese enthalten für die Kriege von 1864 und später, sowie für die Marine bestimmte Festsetzungen, welche wohl jeden Zweifel ausschließen. Nur ist für 1870/71 zu beachten, daß die Handwerker-Abteilungen, welche mit den Ersatz-Truppen-

teilen vor dem 2. März 1871 die französische Grenze überschritten haben, nicht zu den für kriegerische Zwecke bestimmt gewesenen Ersatz- oder Besatzungstruppen zählen.

Für die kriegerischen Begebenheiten vor 1864 sind in der zu den Bundesratsbestimmungen vom 24. April 1905 ergangenen Verfügung des Herrn Ministers des Innern vom 14. September 1905 unter I 1, 2 die näheren Erläuterungen enthalten.

Hiernach kommen in Betracht:

1846 die Bewegungen in der Provinz Posen und der Marsch nach Krakau.

1848/49 die Unterdrückung der Unruhen im Großherzogtum Posen, in der Pfalz und im Großherzogtum Baden, sowie in verschiedenen anderen Gegenden innerhalb der Grenzen des jetzigen Deutschen Reiches.

1850 Mobilmachung einschließlich der Besetzung von Rendsburg 1851/52.

1859 die Mobilmachung.

1863/64 die Grenzbesetzung gegen Polen.

1863/64 die Bundesexekution nach Holstein und Lauenburg, soweit hierfür nicht Kriegsteilnahme nach den Bundesratsbestimmungen vom 24. April 1905 in Betracht kommt.

In allen diesen Fällen ist nur derjenige als Kriegsteilnehmer anzusehen, der den Nachweis (Stammrollenauszüge, Entlassungspapiere usw.) über die Teilnahme an einem Gefecht oder einem Straßenkampf erbringt.

Im Auftrage. von Vallet du Barres.

Gesetz, betreffend die Fürsorge für die Witwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten. Vom 20. Mai 1882.

(G.-S. S. 298 ff.).

Mit den durch die Gesetze vom 1. Juni 1897 und 27. Mai 1907 sowie durch § 4 des Gesetzes vom 26. Mai 1909 (Mantelgesetz) herbeigeführten Abänderungen.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw., verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1. Unmittelbare Staatsbeamte, welche Diensteinkommen oder Wartegeld aus der Staatskasse beziehen und welchen beim Eintritt der Voraussetzungen und Versetzung in den Ruhestand nach Erfüllung der erforderlichen Dienstzeit Pension aus der Staatskasse gebühren würde, sowie in den Ruhestand versetzte unmittelbare Staatsbeamte, welche kraft gesetzlichen Anspruchs oder auf Grund des § 7 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 (G.-S. S. 268) lebenslängliche Pension aus der Staatskasse beziehen, sind verpflichtet, Witwen- und Waisengeldbeiträge zur Staatskasse zu entrichten.*)

Diese Verpflichtung erstreckt sich nicht auf

1. Beamte, denen ein Pensionsanspruch nur auf Grund der Vorschrift in dem zweiten Absatze des § 3 der Verordnung vom 6. Mai 1867 (G.-S. S. 713) zusteht;

*) Nach dem Gesetz vom 28. März 1888 sind Witwen- und Waisengeldbeiträge nicht mehr zu zahlen.

2. Beamte, welche nur nebenamtlich im Staatsdienste angestellt sind;

3. diejenigen Beamten, welche nur auf Grund des § 79 des Gesetzes, betreffend die Verfassung und Verwaltung der Städte und Flecken in der Provinz Schleswig-Holstein, vom 14. April 1869 (G.-S. S. 589) ein Einkommen aus der Staatskasse beziehen;

4. die mit Bewilligung von Wartegeld oder Pension aus einer der unter Ziffer 1 bis 3 bezeichneten Stellungen ausgeschiedenen, sowie diejenigen Beamten, welche nur auf Grund einer nach dem ersten Absatze des § 36 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 in Kraft gebliebenen Zusicherung eine Pension aus der Staatskasse beziehen.

§ 2. Von dem den Hinterbliebenen eines zur Entrichtung von Witwen- und Waisengeldbeiträgen verpflichteten Beamten nach der Kabinettsorder vom 27. April 1816 (G.-S. S. 134), dem Gesetze vom 6. Februar 1881, betreffend die Zahlung der Beamtengehälter und Bestimmungen über das Gnadenquartal (G.-S. S. 17), sowie dem § 31 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 gebührenden oder bewilligten Betrage des vierteljährlichen Gehalts oder Wartegeldes, bzw. der einmonatlichen Pension des Verstorbenen sind die Witwen- und Waisengeldbeiträge gleichfalls zu entrichten.

§ 3. Die Witwen- und Waisengeldbeiträge betragen jährlich drei Prozent des pensionsfähigen Diensteinkommens, des Wartegeldes oder der Pension, mit der Maßgabe, daß der die Jahressumme von 9000 M. des pensionsfähigen Diensteinkommens oder Wartegeldes und von 5000 M. der Pension übersteigende Betrag nicht beitragspflichtig ist.

§ 4. Die Witwen- und Waisengeldbeiträge werden in denjenigen Teilbeträgen erhoben, in welchen das Diensteinkommen, das Wartegeld oder die Pension zahlbar ist. Die Erhebung erfolgt durch Einbehaltung eines entsprechenden Teils dieser Bezüge, wenn und insoweit dieselben zur Deckung der Beiträge ausreichen. Andernfalls sind letztere vierteljährlich im voraus an die Staatskasse einzuzahlen.

§ 5. Die Verpflichtung zur Entrichtung der Witwen- und Waisengeldbeiträge erlischt:

1. mit dem Tode des Beamten, vorbehaltlich der im § 2 getroffenen Bestimmungen;

2. wenn der Beamte ohne Pension aus dem Dienste scheidet oder mit Belassung eines Teiles derselben aus dem Dienste entlassen wird;

3. wenn der Beamte in den Ruhestand versetzt und ihm auf Grund des § 7 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 eine Pension auf bestimmte Zeit bewilligt ist;

4. für den Beamten, welcher weder verheiratet ist, noch unverheiratete eheliche oder durch nachgefolgte Ehe legitimierte Kinder unter 18 Jahren besitzt, mit dem Zeitpunkte der Versetzung in den Ruhestand;

5. für den pensionierten Beamten mit dem Ablaufe desjenigen Monats, in welchem die unter Ziffer 4 bezeichnete Voraussetzung zutrifft. Durch eine nach der Pensionierung geschlossene Ehe oder durch das Vorhandensein von Kindern aus einer solchen wird das Erlöschen der Verpflichtung nicht gehindert.

§ 6. Die zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes pensionierten Beamten, welche weder verheiratet sind, noch unverheiratete eheliche oder durch nachgefolgte Ehe legitimierte

Kinder unter 18 Jahren besitzen, sind von Entrichtung der Witwen- und Waisengeldbeiträge befreit. Eine nach der Pensionierung geschlossene Ehe, sowie Kinder aus einer solchen, kommen hierbei nicht in Betracht.

§ 7. Die Witwe und die hinterbliebenen ehelichen oder legitimierten Kinder eines zur Zeit seines Todes zur Entrichtung von Witwen- und Waisengeldbeiträgen verpflichteten Beamten erhalten aus der Staatskasse Witwen- und Waisengeld nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen:

§ 8. Das Witwengeld besteht in 40 v. H. derjenigen Pension, zu welcher der Verstorbene berechtigt gewesen ist oder berechtigt gewesen sein würde, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt wäre.

Das Witwengeld soll jedoch, vorbehaltlich der im § 10 verordneten Beschränkung, mindestens 300 M. und höchstens 5000 M. betragen.

§ 9. Das Waisengeld beträgt:

1. für Kinder, deren Mutter lebt und zur Zeit des Todes des Beamten zum Bezuge von Witwengeld berechtigt war, ein Fünftel des Witwengeldes für jedes Kind;

2. für Kinder, deren Mutter nicht mehr lebt oder zur Zeit des Todes des Beamten zum Bezuge von Witwengeld nicht berechtigt war, ein Drittel des Witwengeldes für jedes Kind.

§ 10. Witwen- und Waisengeld dürfen weder einzeln noch zusammen den Betrag der Pension übersteigen, zu welcher der Verstorbene berechtigt gewesen ist oder berechtigt gewesen sein würde, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt wäre.

Bei Anwendung dieser Beschränkung werden das Witwen- und das Waisengeld verhältnismäßig gekürzt.

§ 11. Bei dem Ausscheiden eines Witwen- und Waisengeld-Berechtigten erhöht sich das Witwen- oder Waisengeld der verbleibenden Berechtigten von dem nächstfolgenden Monat an insoweit, als sie sich noch nicht im vollen Genuß der ihnen nach den §§ 8 bis 10 gebührenden Beträge befinden.

§ 12. War die Witwe mehr als 15 Jahre jünger als der Verstorbene, so wird das nach Maßgabe der §§ 8 und 10 berechnete Witwengeld für jedes angefangene Jahr des Altersunterschiedes über 15 bis einschließlich 25 Jahre um $^1/_{20}$ gekürzt.

Auf den nach § 9 zu berechnenden Betrag des Waisengeldes sind diese Kürzungen des Witwengeldes ohne Einfluß.

Nach fünfjähriger Dauer der Ehe wird für jedes angefangene Jahr ihrer weiteren Dauer dem gekürzten Betrage $^1/_{20}$ des nach Maßgabe der §§ 8 und 10 zu berechnenden Witwengeldes so lange hinzugesetzt, bis der volle Betrag wieder erreicht ist.

§ 12a. Ist der Verstorbene als Pensionär im unmittelbaren preußischen Staatsdienste wieder angestellt gewesen, so ist bei der Berechnung des Witwen- und Waisengeldes neben der aus der neuen Stellung zuständigen Pension die alte Pension bis zur Erreichung des im § 28, Abs. 2 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 gedachten Pensionsbetrags zu berücksichtigen.

In den übrigen Fällen der Wiederanstellung eines Pensionärs im Reichs- oder Staatsdienst im Sinne der §§ 27 und 28 jenes Gesetzes ist das Witwen- und Waisengeld nach der aus Anlaß des Ausscheidens des Verstorbenen aus dem unmittelbaren preußischen Staatsdienste festgesetzten Pension zu berechnen; je-

doch sind auf die so ermittelten Beträge die den Hinterbliebenen aus der neuen Stellung des Verstorbenen zustehenden Versorgungsansprüche anzurechnen, insoweit die Hinterbliebenen ohne diese Anrechnung mehr beziehen würden, als ihnen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes bei Zugrundelegung der im Abs. 1 gedachten Pensionsbetrags zustehen würde.

§ 13. Keinen Anspruch auf Witwengeld hat die Witwe, wenn die Ehe mit dem verstorbenen Beamten innerhalb dreier Monate vor seinem Ableben geschlossen und die Eheschließung zu dem Zwecke erfolgt ist, um der Witwe den Bezug des Witwengeldes zu verschaffen.

Keinen Anspruch auf Witwen- und Waisengeld haben die Witwe und die hinterbliebenen Kinder eines pensionierten Beamten aus solcher Ehe, welche erst nach der Versetzung des Beamten in den Ruhestand geschlossen ist.

§ 14. Stirbt ein zur Entrichtung von Witwen- und Waisengeldbeiträgen verpflichteter Beamter, welchem, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt wäre, auf Grund des § 7 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 eine Pension hätte bewilligt werden können, so kann der Witwe und den Waisen desselben von dem Departementschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister Witwen- und Waisengeld bewilligt werden.

Stirbt ein zur Entrichtung von Witwen- und Waisengeldbeiträgen verpflichteter Beamter, welchem nach den §§ 18 und 19 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 im Falle seiner Versetzung in den Ruhestand die Anrechnung gewisser Zeiten auf die in Betracht kommende Dienstzeit hätte bewilligt werden können, so ist der Departementschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister befugt, eine solche Anrechnung auch bei Festsetzung des Witwen- und Waisengeldes zuzulassen.

§ 15. Die Zahlung des Witwen- und Waisengeldes beginnt mit dem Ablaufe des Gnadenquartals.

§ 16. Das Witwen- und Waisengeld wird monatlich im voraus gezahlt. An wen die Zahlung gültig zu leisten ist, bestimmt der Departementschef, welcher die Befugnis zu solcher Bestimmung auf die Provinzialbehörde übertragen kann.

Nicht abgehobene Teilbeträge des Witwen- und Waisengeldes verjähren binnen vier Jahren, vom Tage ihrer Fälligkeit an gerechnet, zum Vorteile der Staatskasse.

§ 17. Das Witwen- und Waisengeld kann mit rechtlicher Wirkung weder abgetreten, noch verpfändet oder sonst übertragen werden.

§ 18. Das Recht auf den Bezug des Witwen- und Waisengeldes erlischt:

1. für jeden Berechtigten mit Ablauf des Monats, in welchem er sich verheiratet oder stirbt;
2. für jede Waise außerdem mit dem Ablaufe des Monats, in welchem sie das 18. Lebensjahr vollendet.

§ 19. Das Recht auf den Bezug des Witwen- und Waisengeldes ruht, wenn der Berechtigte das deutsche Indigenat verliert, bis zur etwaigen Wiedererlangung desselben.

§ 20. Mit den aus § 14 sich ergebenden Maßgaben erfolgt die Bestimmung darüber, ob und welches Witwen- und Waisengeld der Witwe und den Waisen eines Beamten zusteht, durch den Departementschef, welcher die Befugnis zu solcher Bestimmung auf die Provinzialbehörde übertragen kann.

Die Beschreitung des Rechtsweges steht den Beteiligten offen, doch muß die Entscheidung des Departementschefs der Klage vorhergehen und letztere sodann bei Verlust des Klagerechts innerhalb sechs Monaten, nachdem den Beteiligten die Entscheidung des Departementschefs bekannt gemacht worden, erhoben werden.

Der Verlust des Klagerechts tritt auch dann ein, wenn nicht von den Beteiligten, über deren Anspruch die Provinzialbehörde Entscheidung getroffen hat, gegen diese Entscheidung binnen gleicher Frist die Beschwerde an den Departementschef erhoben ist.

§ 21. Die Vorschriften

1. der §§ 10 und 12 des dänischen Pensionsgesetzes vom 24. Februar 1858,
2. des dritten Teils des kurhessischen Staatsdienstgesetzes vom 8. März 1831,
3. der §§ 28 ff. des Staatsdiener-Edikts für das Fürstentum Hohenzollern-Sigmaringen vom 20. August 1831 und der §§ 26 ff. der Dienstpragmatik für das Fürstentum Hohenzollern-Hechingen vom 11. Oktober 1843

treten für die Hinterbliebenen derjenigen Beamten, welche auf Grund des § 23, Absatz 1 dieses Gesetzes aus der Landesanstalt, der sie seither angehörten, ausscheiden, mit der Maßgabe außer Kraft, daß das denselben zu bewilligende Witwen- und Waisengeld nicht hinter demjenigen Betrage zurückbleiben darf, welcher ihnen nach den vorstehend unter Ziffer 1 bis 3 bezeichneten Vorschriften aus der Staatskasse hätte bewilligt werden müssen.

§ 22. Der Beitritt zu der allgemeinen Witwenverpflegungsanstalt ist den nach § 1 zur Entrichtung von Witwen- und Waisengeldbeiträgen verpflichteten Beamten, sowie den Beamten des Deutschen Reichs nicht ferner gestattet.

§ 23. Diejenigen nach § 1 zur Entrichtung von Witwen- und Waisengeldbeiträgen verpflichteten Beamten, welche Mitglieder einer Militär- oder Staatsbeamten-Witwenkasse oder einer sonstigen Veranstaltung des Staats zur Versorgung der Hinterbliebenen von Beamten und derselben nicht erst nach der Verkündigung dieses Gesetzes beigetreten sind, bleiben, wenn sie binnen drei Monaten nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes durch eine schriftliche Erklärung für ihre etwaigen künftigen Hinterbliebenen auf das in den §§ 7 ff. bestimmte Witwen- und Waisengeld verzichten, von Entrichtung der im § 3 bestimmten Witwen- und Waisengeldbeiträge befreit. Andernfalls sind sie berechtigt, aus der Landesanstalt auszuscheiden.

Diese Bestimmungen finden sinngemäße Anwendung auf die Mitglieder der Beamten-Pensionskassen bei den vom Staate erworbenen Privateisenbahnen, einschließlich der Unterstützungskasse der Angestellten der Köln—Mindener Eisenbahn, ferner der Berliner allgemeinen Witwenpensions- und Unterstützungskasse, sowie auf diejenigen Beamten, welche wegen ihrer Angehörigkeit zu einer anderen Privatversicherungsgesellschaft von der ihnen sonst obliegenden Verpflichtung zur Teilnahme an einer der im ersten Absatze bezeichneten Anstalten entbunden oder nach Anordnung ihrer vorgesetzten Behörde zum Zwecke der Versorgung ihrer Ehefrau für den Fall ihres Todes einer Privatversicherungs-

gesellschaft beigetreten und noch zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes Mitglieder der Gesellschaft sind.

§ 24. Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 1882 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 20. Mai 1882, bzw. den 1. Juni 1897, bzw. den 27. Mai 1907.

In dem Gesetz vom 27. Mai 1907 sind außerdem noch folgende Bestimmungen getroffen:

Artikel VI.

Der Witwe und den Waisen eines Beamten, welcher unter dem Vorbehalte des Widerrufs oder der Kündigung angestellt gewesen ist, ohne eine in den Besoldungsetats aufgeführte Stelle bekleidet zu haben, kann von dem Departementschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister Witwen- und Waisengeld bis auf Höhe derjenigen Beträge bewilligt werden, welche ihnen zustehen würden, wenn der Beamte eine in den Besoldungsetats aufgeführte Stelle bekleidet hätte, der Witwe und den Waisen eines solchen in den Ruhestand versetzten Beamten jedoch nur dann, wenn diesem auf Grund des § 2 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 eine lebenslängliche Pension bewilligt worden war.

Auslegung der §§ 10 und 12 des Hinterbliebenen-Fürsorge-Gesetzes.

(Ministerial-Erlaß vom 19. Februar 1901. — IV. B. 993.)

Der nachstehend abgedruckte Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 17. Januar d. J. wird den Königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnisnahme und Beachtung mitgeteilt.

Das Gesetz vom 20. Mai 1882, betreffend die Fürsorge für die Witwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten (G.-S. S. 298), bestimmt in § 10, daß Witwen- und Waisengeld weder einzeln noch zusammen den Betrag der von dem verstorbenen Beamten erdienten Pension übersteigen dürfen, eintretendenfalls daher die Bezüge verhältnismäßig gekürzt werden. Nach § 12 ebenda ist ferner, wenn die Witwe über 15 Jahre jünger war, als der Verstorbene, das Witwengeld für jedes angefangene Jahr des Altersunterschiedes um $^1/_{20}$ zu kürzen.

In denjenigen Fällen nun, in welchen auf ein und dieselbe Festsetzung beide Vorschriften gemeinsam anzuwenden sind, ist die Erfahrung gemacht worden, daß eine ungleichmäßige Auslegung seitens der ausführenden Behörden stattfindet. Ein Teil nimmt zunächst die Kürzung des Witwengeldes nach § 12 vor und kürzt dann erst die so gewonnenen Summen gemäß § 10. Ein anderer Teil mindert zunächst Witwen- und Waisengeld nach § 10, kürzt dann das Witwengeld nach § 12, setzt aber gleichzeitig den gekürzten Betrag dem Waisengeld bis zur Erreichung des vollen Betrages, bzw. zur Höhe der Pension wieder zu. Noch andere Behörden endlich setzen die Bezüge in gleicher Weise wie in dem zweiten Falle herab, ohne eine nachträgliche Erhöhung des Waisengeldes eintreten zu lassen, so daß die Reliktenbezüge die Höhe der Pension nicht erreichen.

Zur Beseitigung dieser Ungleichheiten bestimmen wir im Einvernehmen mit der Oberrechnungskammer, daß fortan in den

fraglichen Fällen zunächst eine Minderung des Witwen- und Waisengeldes nach § 10 des obenbezeichneten Gesetzes vorgenommen und erst dann das Witwengeld gemäß § 12 gekürzt wird. Der auf Grund des § 12 von dem Witwengeld gekürzte Betrag wird demnächst wieder dem nach § 10 gekürzten Waisengelde bis zur Erreichung des vollen Betrages, bzw. der Höhe der von dem verstorbenen Beamten erdienten Pension zugesetzt.

Folgendes Beispiel wird die Berechnungsweise veranschaulichen:

Ein Beamter, welcher eine Pension von jährlich 357 M. erdient hat, hinterläßt außer der Witwe und drei Kindern aus letzter Ehe noch drei Kinder aus einer früheren Ehe. Das Witwen- und Waisengeld muß daher, da die Mindestbeträge von

216,00 M. Witwengeld,
3 × 72,00 = 216,00 „ Waisengeld,
3 × 43,20 = 129,60 „ „
= 561,60 M.

den Betrag der Pension übersteigen, nach § 10 verhältnismäßig gekürzt werden. Da ferner die Witwe 20 bis 21 Jahre jünger ist als der Verstorbene, sie mit diesem aber fünf bis sechs Jahre verheiratet war, so erfordert § 12 eine Kürzung des Witwengeldes um $^5/_{20}$.

Zunächst sind die Bezüge gemäß § 10 folgendermaßen zu berechnen:

Witwengeld . . . . . 137,31 M.,
Waisengeld . 3 × 45,77 = 137,31 „ ,
„ 3 × 27,46 = 82,38 „ ,
357,00 M.,

sodann ist das Witwengeld nach § 12 um $^5/_{20}$ zu kürzen,

so daß verbleiben . . . . . 137,31 M. — 34,33 = 102,98 M.
Waisengeld wie vor . . . . . 137,31 „
und . . . . . 82,38 „
Dem Waisengelde tritt der von dem Witwengelde gekürzte Betrag von . . . . . 34,33 „
hinzu zur Erreichung der erdienten Pension von . . . . 357,00 M.

Wir ersuchen Sie, hiernach in vorkommenden Fällen zu verfahren.

Der Finanzminister.
Im Auftrage:
Grandke.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage:
Peters.

Berechnung des Lebensalters bei Gewährung von Waisengeld und Waisenrente usw.

(Ministerial-Erlaß vom 23. Juni 1901. — IV. B. 6131.)

Der nachstehend abgedruckte Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 15 Mai d. J. wird den Königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnisnahme und Beachtung mitgeteilt.

Bei Zahlung der statutmäßigen Waisenbezüge ist in gleicher Weise zu verfahren.

Auf den Bericht vom 23. Januar d. J. — K. 3546 —.

Für die Berechnung des Lebensalters bei Gewährung von Waisengeld und Waisenrente, sowie von Erziehungsbeihülfen und

Unterstützungen (soweit bei diesen nicht etwa ein abweichende Wille erkennbar ist) hat — wie ich Ew. Hochwohlgeboren im Einvernehmen mit der Oberrechnungskammer eröffne — seit Inkraft treten des Bürgerlichen Gesetzbuches stets die Bestimmung des § 187 Abs. 2 Satz 2 daselbst, und zwar ohne Rücksicht darauf Anwendung zu finden, ob die Bewilligung der Bezüge vor oder nach dem 1. Januar 1900 erfolgt ist.

Es ist deshalb beispielsweise für ein am 1. Januar 1899 geborenes Kind das gesetzliche Waisengeld gemäß § 18 Nr. 2 des Gesetzes vom 20. Mai 1882 bereits mit dem 31. Dezember 1916 in Abgang zu stellen, da die Vollendung des 18. Lebensjahres bereits mit Ablauf dieses Tages und nicht erst am 1. Januar 1917 eintritt.

Der Finanz-Minister.
In Vertretung.
Lehnert.

Der Minister des Innern.
Im Auftrage.
Peters.

Die Hinterbliebenenbezüge auf Grund des § 31 des Militärhinterbliebenengesetzes vom 17. Mai 1907.

(Ministerial-Erlaß vom 30. April 1908. — IV. B. 4. 274.)

Der nachstehende Erlaß der Herren Minister der Finanzen und des Innern vom 30. März d. J. wird zur gleichmäßigen Beachtung mitgeteilt.

Nach § 31 des Militärhinterbliebenengesetzes vom 17. Mai 1907 (Reichs-Gesetzbl. S. 214; zu vergleichen auch Armee-Verordnungsblatt 1907, S. 249, 255 und 259) hat das Recht auf den Bezug von Witwen- und Waisengeld aus Militärfonds neben den Hinterbliebenenbezügen aus Zivilfonds insoweit zu ruhen, als diese Bezüge aus Militär- und Zivilfonds zusammen die nach den Vorschriften a. a. O. zu berechnenden Beträge überschreiten. Ob und inwieweit Hinterbliebenen von Zivilbeamten auch eine Versorgung aus Militärfonds zusteht, kann in jedem Falle nur die Militärverwaltung entscheiden. Es handelt sich hierbei um Hinterbliebene von solchen Beamten, die

1. als Offiziere mit einer lebenslänglichen Pension verabschiedet sind;
2. als ehemalige Militärpersonen der Unterklassen
   a) nach mindestens achtzehnjähriger Militärdienstzeit eine Rente zu beziehen oder
   b) eine Dienstbeschädigung erlitten haben und an deren Folgen vor Ablauf von sechs Jahren nach der Entlassung aus dem aktiven Militärdienste gestorben sind.

Sobald daher von Ihnen Witwen- und Waisengeld für Hinterbliebene von Beamten angewiesen wird, für die nach vorstehendem neben den Bezügen aus Zivilfonds auch Gebührnisse aus Militärfonds in Frage kommen können, ist hiervon der zuständigen Militärverwaltung unter Beifügung der Nachweisung über die Witwen- und Waisengelder, die aus der Staatskasse zu zahlen sind, Mitteilung zu machen. Die Militärbehörde wird alsdann das aus ihren Fonds zuständige Witwen- und Waisengeld berechnen und unter Benachrichtigung der Zivilbehörde diejenigen Beträge anweisen, die die Hinterbliebenen neben den aus der Staatskasse

zahlbaren Bezügen noch auf Grund des § 31 des Militärhinterbliebenengesetzes aus Militärfonds zu erhalten haben.

Für die Regelung der Angelegenheit sind zuständig:

I. Landarmee:

a) für Hinterbliebene ehemaliger Offiziere: das Kriegsministerium,

b) für Hinterbliebene der ehemaligen Militärpersonen der Unterklassen: die Intendantur desjenigen Armeekorps, in dessen Bezirk der Verstorbene beim Ableben seinen Wohnsitz gehabt hat;

II. für ehemalige Marineangehörige: das Reichsmarineamt und

III. für ehemalige Schutztruppenangehörige: das Reichskolonialamt.

Zusatz in den Verfügungen an die Oberpräsidenten und die Regierungspräsidenten:

Ich der Minister des Innern ersuche zugleich, den Ihnen unterstellten Kommunalverwaltungen eine entsprechende Eröffnung zu machen, da bei der Anwendung der Vorschrift des § 31 des Militärhinterbliebenengesetzes über das Ruhen des Witwen- und Waisengeldes aus Militärfonds auch die Versorgung in Betracht kommt, welche einem Hinterbliebenen einer ehemaligen Militärperson aus der Wiederanstellung oder Beschäftigung des Verstorbenen im Kommunaldienst, bei den Versicherungsanstalten für die Invalidenversicherung oder bei ständischen oder solchen Instituten zusteht, die ganz oder zum Teil aus Mitteln der Gemeinden unterhalten werden.

Der Finanzminister. Im Auftrage: Halle.

Der Minister des Innern. Im Auftrage: v. Kitzing.

Gesetz, betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen.

Vom 2. Juni 1902. (G.-S. S. 153ff.)

Wir Wilhelm

von Gottes Gnaden König von Preußen usw.:

verordnen mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtags Unserer Monarchie, für den Umfang derselben, was folgt:

Artikel 1.

Das Gesetz, betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen, vom 18. Juni 1887 (Gesetz-Samml. S. 282) erhält die nachstehende Fassung:

§ 1. Unmittelbare Staatsbeamte, welche in reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben beschäftigt sind, erhalten, wenn sie infolge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls dauernd dienstunfähig werden, als Pension sechsundsechzig zweidrittel Prozent ihres jährlichen Diensteinkommens.

Personen der vorbezeichneten Art erhalten, wenn sie infolge eines im Dienst erlittenen Betriebsunfalles nicht dauernd dienstunfähig geworden, aber in ihrer Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt worden sind, bei ihrer Entlassung aus dem Dienste als Pension:

1. im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben den im ersten Absatze bezeichneten Betrag;

2. im Falle teilweiser Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben denjenigen Teil der vorstehend bezeichneten Pension, welcher dem Maße der durch den Unfall herbeigeführten Einbuße an Erwerbsfähigkeit entspricht.

Ist der Verletzte infolge des Unfalles nicht nur völlig dienst- oder erwerbsunfähig, sondern auch derart hilflos geworden, daß er ohne fremde Wartung und Pflege nicht bestehen kann, so ist für die Dauer dieser Hilflosigkeit die Pension bis zu hundert Prozent des Diensteinkommens zu erhöhen.

Solange der Verletzte aus Anlaß des Unfalls tatsächlich und unverschuldet arbeitslos ist, kann in den Fällen des Abs. 2 Ziffer 2 die Pension bis zum vollen Betrage des Abs. 1 vorübergehend erhöht werden.

Steht dem Verletzten nach anderweiter gesetzlicher Vorschrift ein höherer Betrag zu, so erhält er diesen.

Nach dem Wegfalle des Diensteinkommens sind dem Verletzten außerdem die noch erwachsenden Kosten des Heilverfahrens (§ 9 Abs. 1 No. 1 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes, Reichs-Gesetzbl. 1900, S. 585) zu ersetzen.

§ 2. Die Hinterbliebenen solcher im § 1 bezeichneten Personen, welche infolge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls gestorben sind, erhalten:

1. als Sterbegeld, sofern ihnen nicht nach anderweiter Bestimmung Anspruch auf Gnadenquartal oder Gnadenmonat zusteht, den Betrag des einmonatigen Diensteinkommens oder der einmonatigen Pension des Verstorbenen, jedoch mindestens fünfzig Mark;

2. eine Rente. Diese beträgt:

a) für die Witwe bis zu deren Tode oder Wiederverheiratung, ebenso für jedes Kind bis zum Ablaufe des Monats, in welchem das achtzehnte Lebensjahr vollendet wird, oder bis zur etwaigen früheren Verheiratung zwanzig Prozent des jährlichen Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch für die Witwe nicht unter zweihundertundsechzehn Mark und nicht mehr als dreitausend Mark, für jedes Kind nicht unter einhundertundsechzig Mark und nicht mehr als eintausendsechshundert Mark;

b) für Verwandte der aufsteigenden Linie, wenn ihr Lebensunterhalt ganz oder überwiegend durch den Verstorbenen bestritten worden war, bis zum Wegfalle der Bedürftigkeit insgesamt zwanzig Prozent des Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter einhundertundsechzig Mark und nicht mehr als eintausendsechshundert Mark; sind mehrere Berechtigte dieser Art vorhanden, so wird die Rente den Eltern vor den Großeltern gewährt;

c) für elternlose Enkel, falls ihr Lebensunterhalt ganz oder überwiegend durch den Verstorbenen bestritten worden war, im Falle der Bedürftigkeit bis zum Ablaufe des Monats, in welchem das achtzehnte Lebensjahr vollendet wird, oder bis zur etwaigen früheren Verheiratung insgesamt zwanzig Prozent des Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter einhundertundsechzig Mark und nicht mehr als eintausendsechshundert Mark.

Die Renten dürfen zusammen sechzig Prozent des Diensteinkommens nicht übersteigen. Ergibt sich ein höherer Betrag, so haben die Verwandten der aufsteigenden Linie nur insoweit einen Anspruch als durch die Renten der Witwe und der Kinder der Höchstbetrag der Renten nicht erreicht wird, die Enkel nur so weit,

als der Höchstbetrag der Renten nicht für Ehegatten, Kinder oder Verwandte der aufsteigenden Linie in Anspruch genommen wird. Soweit die Renten der Witwe und der Kinder den zulässigen Höchstbetrag überschreiten, werden die einzelnen Renten in gleichem Verhältnisse gekürzt.

Steht nach anderweiter gesetzlicher Vorschrift einem von den Hinterbliebenen ein höherer Betrag zu, so erhält er diesen.

Der Anspruch der Witwe ist ausgeschlossen, wenn die Ehe erst nach dem Unfalle geschlossen worden ist.

§ 3. Die Fürsorge erstreckt sich auf die Folgen von Unfällen bei häuslichen und anderen Diensten, zu denen Personen der im § 1 bezeichneten Art neben der Beschäftigung im Betriebe von ihren Vorgesetzten herangezogen werden.

§ 4. Erreicht das jährliche Diensteinkommen nicht den dreihundertfachen Betrag des für den Beschäftigungsort festgesetzten ortsüblichen Tagelohns gewöhnlicher erwachsener Tagearbeiter (§ 8 des Krankenversicherungsgesetzes, Reichs-Gesetzbl. 1892 S. 417), so ist dieser Betrag der Berechnung zugrunde zu legen.

Bleibt der nach Abs. 1 zugrunde zu legende Betrag hinter dem Jahresarbeitsverdienst zurück, welchen während des letzten Jahres vor dem Unfalle Personen bezogen haben, welche mit Arbeiten derselben Art in demselben Betrieb oder in benachbarten gleichartigen Betrieben beschäftigt waren, so ist dieser Jahresarbeitsverdienst der Berechnung der Rente zugrunde zu legen.

Der eintausendfünfhundert Mark übersteigende Betrag kommt nur zu einem Drittel zur Anrechnung.

Bleibt bei den nicht mit Pensionsberechtigung angestellten Beamten (§ 1) die nach vorstehenden Bestimmungen der Berechnung zugrunde zu legende Summe unter dem niedrigsten Diensteinkommen derjenigen Stellen, in welchen solche Beamte nach den bestehenden Grundsätzen zuerst mit Pensionsberechtigung angestellt werden können, so ist der letztere Betrag der Berechnung zugrunde zu legen.

§ 5. Ist das der Berechnung der Hinterbliebenenrente zugrunde zu legende Diensteinkommen infolge eines früher erlittenen, nach den gesetzlichen Bestimmungen über Unfallversicherung oder Unfallfürsorge entschädigten Unfalls geringer, als der vor diesem Unfalle bezogene Lohn oder das vor diesem Unfalle bezogene Diensteinkommen, so ist die aus Anlaß des früheren Unfalls bei Lebzeiten bezogene Rente oder Pension dem Diensteinkommen bis zur Höhe des der früheren Entschädigung zugrunde gelegten Jahresarbeitsverdienstes oder Diensteinkommens hinzuzurechnen.

§ 6. Der Bezug der Pension beginnt mit dem Wegfalle des Diensteinkommens, der Bezug der Hinterbliebenenrente mit dem Ablaufe des Gnadenquartals oder Gnadenmonats, oder, soweit solche nicht gewährt werden, mit dem Ablaufe derjenigen Zeit, für welche nach § 2 Abs. 1 Ziffer 1 das Diensteinkommen oder die Pension weiter bezogen ist.

Gehört der Verletzte aufgrund gesetzlicher oder statutarischer Verpflichtung einer Krankenkasse oder der Gemeinde-Krankenversicherung an, so wird bis zum Ablaufe der dreizehnten Woche nach dem Eintritte des Unfalls die Pension und der Ersatz der Kosten des Heilverfahrens um den Betrag der von der Krankenkasse oder der Gemeinde-Krankenversicherung geleisteten Krankenunterstützung gekürzt. Der Anspruch auf das Sterbegeld und vom Beginne der vierzehnten Woche ab auch der Anspruch

auf die Pension sowie auf den Ersatz der Kosten des Heilverfahrens geht bis zum Betrage des von der Krankenkasse gezahlten Sterbegeldes beziehungsweise bis zum Betrage der von dieser gewährten weiteren Krankenunterstützung auf die Krankenkasse über. Als Wert der freien ärztlichen Behandlung, der Arznei und der Heilmittel (§ 6 Abs. 1 Ziffer 1 des Krankenversicherungsgesetzes) gilt die Hälfte des gesetzlichen Mindestbetrages des Krankengeldes.

Fällt das Recht auf den Pensions- oder Rentenbezug im Laufe des Monats, für welchen die Pension oder Rente gezahlt war, fort, so ist von einer Rückforderung abzusehen. Wenn für einen Teil des Monats die Pension für den Verletzten mit der Rente für die Hinterbliebenen zusammentrifft, so haben die Hinterbliebenen den höheren Betrag zu beanspruchen.

§ 7. Ein Anspruch auf die in den §§ 1 bis 3 bezeichneten Bezüge besteht nicht, wenn der Verletzte den Unfall vorsätzlich oder durch ein Verschulden herbeigeführt hat, wegen dessen auf Dienstentlassung oder auf Verlust des Titels und Pensionsanspruchs gegen ihn erkannt oder wegen dessen ihm die Fähigkeit zur Beschäftigung in einem öffentlichen Dienstzweig aberkannt worden ist.

Der Anspruch kann, auch ohne daß ein Urteil der bezeichneten Art ergangen ist, ganz oder teilweise abgelehnt werden, falls das Verfahren wegen des Todes oder der Abwesenheit des Betreffenden oder aus einem anderen in seiner Person liegenden Grunde nicht durchgeführt werden kann.

§ 8. Ansprüche aufgrund dieses Gesetzes sind, soweit deren Feststellung nicht von Amts wegen erfolgt, bei Vermeidung des Ausschlusses vor Ablauf von zwei Jahren nach dem Eintritte des Unfalls bei der dem Verletzten unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde anzumelden. Die Frist gilt auch dann als gewahrt, wenn die Anmeldung bei der für den Wohnort des Entschädigungsberechtigten zuständigen unteren Verwaltungsbehörde erfolgt ist. In solchem Falle ist die Anmeldung unverzüglich an die zuständige Stelle abzugeben und der Beteiligte davon zu benachrichtigen.

Nach Ablauf dieser Frist ist der Anmeldung nur dann Folge zu geben, wenn zugleich glaubhaft bescheinigt wird, daß eine den Anspruch begründende Folge des Unfalls erst später bemerkbar geworden oder daß der Berechtigte von der Befolgung seines Anspruchs durch außerhalb seines Willens liegende Verhältnisse abgehalten worden ist, und wenn die Anmeldung innerhalb dreier Monate, nachdem eine Unfallfolge bemerkbar geworden oder das Hindernis für die Anmeldung weggefallen, erfolgt ist.

Jeder Unfall, welcher von Amts wegen oder durch Anmeldung der Beteiligten einer vorgesetzten Dienstbehörde bekannt wird, ist sofort zu untersuchen. Den Beteiligten ist Gelegenheit zu geben, selbst oder durch Vertreter ihre Interessen bei der Untersuchung zu wahren.

§ 9. Soweit vorstehend nichts anderes bestimmt ist, finden auf die nach §§ 1 bis 3 zu gewährenden Bezüge die für die Beteiligten geltenden Bestimmungen über die Pension und über die Fürsorge für Witwen und Waisen Anwendung. Auf die Bezüge von Verwandten der aufsteigenden Linie und von Enkeln finden diese Bestimmungen entsprechende Anwendung.

Die nach §§ 1 bis 3 dieses Gesetzes zu gewährenden Bezüge treten an die Stelle derjenigen Pension oder derjenigen Witwen- und Waisengelder, welche den Beteiligten aufgrund anderweiter

gesetzlicher Vorschrift zustehen, soweit nicht die letzteren Beträge die nach Maßgabe dieses Gesetzes zu gewährenden Bezüge übersteigen (§ 1 Abs. 5 und § 2 Abs. 3).

§ 10. Auf die Ansprüche, welche den in den §§ 1 und 2 bezeichneten Personen wegen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls aus Preußischen Landesgesetzen zustehen, finden die für reichsgesetzliche Ansprüche geltenden Vorschriften der §§ 10 und 11 des Reichs-Unfallfürsorgegesetzes für Beamte und Personen des Soldatenstandes vom 18. Juni 1901 (Reichs-Gesetzbl. S. 211) entsprechende Anwendung.

Das Gleiche gilt hinsichtlich der Ansprüche der Kommunalbeamten und ihrer Hinterbliebenen, für welche durch statutarische Festsetzung gegen die Folgen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls eine den Vorschriften der §§ 1 bis 7 des genannten Reichsgesetzes mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist.

§ 11. Wenn gemäß den Bestimmungen der §§ 10 und 11 des genannten Reichsgesetzes ein Schadenersatzanspruch gegen Betriebsleiter, Bevollmächtigte oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher zulässig ist, geht der Anspruch in Höhe der den Entschädigungsberechtigten aufgrund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter gesetzlicher Vorschriften (§§ 1 und 2) vom Staate zu zahlenden Beträge auf letzteren über.

Auf die Ansprüche der im § 10 Abs. 2 bezeichneten Personen findet diese Bestimmung entsprechende Anwendung.

§ 12. Gegen das Reich stehen den in den §§ 1, 2 und 10 Abs. 2 bezeichneten Personen aus Preußischen Landesgesetzen weitergehende Ansprüche als auf die gedachten Bezüge nicht zu.

Derselben Beschränkung unterliegen die Ansprüche dieser Personen gegen andere Bundesstaaten und gegen Kommunalverbände, sofern für deren Beamte durch die Landesgesetzgebung, beziehungsweise durch statutarische Festsetzung gegen die Folgen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles eine den Vorschriften der §§ 1 bis 7 mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist und durch die Gesetzgebung des bezüglichen Bundesstaats weitergehende Ansprüche der Beamten und ihrer Hinterbliebenen aus den Landesgesetzen gegenüber dem Reiche sowie den Bundesstaaten und Kommunalverbänden ausgeschlossen sind.

§ 13. Die in den §§ 1 und 2 des Reichs-Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 aufgeführten Personen, desgleichen die Beamten anderer Bundesstaaten und der deutschen Kommunalverbände sowie deren Hinterbliebenen, für welche durch die Landesgesetzgebung beziehungsweise durch statutarische Festsetzung gegen die Folgen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles eine den Vorschriften der §§ 1 bis 7 mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist, haben wegen eines Unfalls (§ 1) aus Preußischen Landesgesetzen einen Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens nur in Höhe der ihnen danach zukommenden Bezüge sowohl gegen das Reich und den Preußischen Staat, wie gegen diejenigen Preußischen Kommunalverbände, welche für ihre Beamten die Unfallsorge in dem vorgedachten Umfange getroffen haben. Derselben Beschränkung unterliegen die Ansprüche dieser Personen gegen andere Bundesstaaten außer Preußen und die nicht Preußischen Kommunalverbände unter der Voraussetzung, daß nach den Landesgesetzen des betreffenden Bundesstaats den durch entsprechende Unfallfürsorge sichergestellten Reichs-, Staats- und Kommunalbeamten sowie deren Hinter-

bliebenen weitergehende Ansprüche gegen das Reich, die Bundesstaaten und Kommunalverbände nicht zustehen.

Artikel 2.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 2. Juni 1902.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bülow. v. Thielen. Schönstedt. v. Goßler.
Gr. v. Posadowsky. v. Tirpitz. Studt.
Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski.
Frhr. v. Hammerstein. Möller.

Berlin, den 12. Juni 1902.

Vorstehendes Gesetz, dessen Begründung hierunter abgedruckt ist, ist mit dem 12. Juni 1902, dem Tage der Verkündigung in Kraft getreten.

Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetze bleiben vorbehalten.

An
die Königlichen Eisenbahndirektionen.
IV. B. 4. 352.

Begründung.

Das preußische Gesetz vom 18. Juni 1887 (G.-S. S. 282) hat die Unfallfürsorge für die in unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigten Staatsbeamten in Uebereinstimmung mit dem Reichsgesetze vom 15. März 1886 (R.-G.-Bl. S. 53) geregelt. Dadurch wurden den Staatsbeamten nicht nur die gleichen Vorteile gewährt, wie den Reichsbeamten, sondern es wurde für sie auch hinsichtlich der Beschränkung der reichsgesetzlichen Schadensersatzansprüche aus Betriebsunfällen und hinsichtlich des Ausschlusses der reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Unfallversicherung die gleiche Rechtslage, wie für die Reichsbeamten, herbeigeführt.

Die Gleichwertigkeit der Unfallfürsorge für die Staatsbeamten ist gegenwärtig nicht mehr vollständig gewährt, da durch das neue, an Stelle des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 getretene Reichs-Unfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1901 (R.-G.-Bl. S. 211) nach dem Vorbilde der im Jahre 1900 in Kraft getretenen neuen Reichs-Unfallversicherungsgesetze die Unfallfürsorge für die in unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigten Reichsbeamten und Personen des Soldatenstandes in verschiedenen Beziehungen günstiger, als bisher, gestaltet worden ist.

Diese erweiterte Unfallfürsorge wird auch den Staatsbeamten zuzuwenden sein. Eine den Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 18. Juni 1901 mindestens gleichkommende Fürsorge ist zudem gemäß § 14 desselben Bedingung dafür, daß die reichsgesetzlichen Schadenersatzansprüche aus Betriebsunfällen, wie bisher beschränkt und die Staatsbeamten auch ferner von der Unfallversicherung ausgeschlossen bleiben.

Der hiernach erforderlichen Umgestaltung des preußischen Gesetzes vom 18. Juni 1887 soll der vorliegende Entwurf dienen. Derselbe soll außerdem einige bei der Handhabung des Gesetzes hervortretende Zweifel in Uebereinstimmung mit dem Reichsgesetze beseitigen und die durch das Inkrafttreten des Bürger-

lichen Gesetzbuches bedingten Aenderungen einzelner Bestimmungen durchführen.

Im einzelnen wird folgendes bemerkt:

Zu § 1 bis 9 Abs. 1 des Entwurfs. Die vorgeschlagenen Aenderungen stehen in wörtlicher Uebereinstimmung mit denjenigen Aenderungen, die das Reichsgesetz vom 18. Juni 1901 an den Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 vorgenommen hat.

Zu § 10. Gemäß § 14 des Reichsgesetzes steht Staats- und Kommunalbeamten sowie deren Hinterbliebenen, für welche durch die Landesgesetzgebung oder durch statutarische Festsetzung gegen die Folgen eines im Dienst erlittenen Betriebsunfalls eine den Vorschriften der §§ 1 bis 7 des Reichsgesetzes mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist, wegen eines solchen Unfalls ein reichsgesetzlicher Anspruch auf Ersatz des durch denselben erlittenen Schadens nur nach Maßgabe der §§ 10 bis 12 des Reichsgesetzes zu.

Die §§ 10 bis 12 des Reichsgesetzes lauten wie folgt:

§ 10. Die in den §§ 1, 2 bezeichneten Personen können, auch wenn sie einen Anspruch auf Pension oder Rente nicht haben, einen Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienste der Unfall sich ereignet hat, überhaupt nicht, und gegen deren Betriebsleiter, Bevollmächtigte oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher nur dann geltend machen, wenn durch strafgerichtliches Urteil festgestellt worden ist, daß der in Anspruch Genommene den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat.

Der hiernach zulässige Anspruch ermässigt sich um denjenigen Betrag, welcher den Berechtigten nach dem gegenwärtigen Gesetze zusteht.

§ 11. Die in dem § 10 bezeichneten Ansprüche können, auch ohne daß die daselbst vorgesehene Feststellung durch strafgerichtliches Urteil stattgefunden hat, geltend gemacht werden, falls diese Feststellung wegen des Todes oder der Abwesenheit des Betreffenden oder aus einem anderen in seiner Person liegenden Grunde nicht erfolgen kann.

§ 12. Die dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen aufgrund des § 1 des Gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen, vom 7. Juni 1871 (R.-G.-Bl. S. 207) gegen Eisenbahn-Betriebsunternehmer zustehenden Ansprüche gehen auf die Betriebsverwaltung, welche dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen aufgrund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter reichsgesetzlicher Vorschrift Pensionen, Kosten des Heilverfahrens, Renten oder Sterbegelder zu zahlen hat, in Höhe dieser Bezüge und vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (R.-G.-Bl. S. 318) über.

Weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge stehen dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zu.

Die Haftung anderer, in dem § 10 nicht bezeichneter Personen bestimmt sich nach den sonstigen gesetzlichen Vorschriften. Jedoch geht die Forderung des Entschädigungsberechtigten an den Dritten auf die Betriebsverwaltung insoweit über, als sie zu den im Abs. 1 gedachten Zahlungen aufgrund dieses Gesetzes verpflichtet ist.

Diese Vorschriften finden auf die in §§ 1 und 2 des Entwurfs bezeichneten Personen ohne weiteres Anwendung, da die ihnen gewährte Fürsorge den reichsgesetzlichen Vorschriften entspricht. Die Landesgesetzgebung kann eine Bestimmung hierüber nicht treffen.

Die Vorschriften der §§ 10, 11 und 12 Abs. 3 (früher §§ 8, 9, 10 Abs. 3) des Reichsgesetzes sind mit gewissen Aenderungen in den §§ 8 (Abs. 1), 9 und 10 des bestehenden preußischen Gesetzes wiederholt. Letztere sollen sich nach der Begründung dieses Gesetzes nur auf landesgesetzliche Schadensersatzansprüche beziehen, ohne daß diese Beschränkung im Wortlaute des Gesetzes selbst zum Ausdruck gekommen ist.

Die landesgesetzlichen Vorschriften, die hier getroffen werden sollten, sind inzwischen im wesentlichen durch die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs ersetzt. Es kommen daher jetzt im allgemeinen nur noch reichsgesetzliche Schadensersatzansprüche in Betracht, die dem § 14 sowie in den §§ 10—12 des Reichsgesetzes unterliegen.

Jedoch sind einschlägige landesgesetzliche Vorschriften ausnahmsweise aufrechterhalten worden. Für Preußen kommt in dieser Beziehung wesentlich nur der Art. 1384 des Rheinischen Bürgerlichen Gesetzbuchs in Betracht, der gemäß Art. 89 des Ausführungsgesetzes zum B. G. B. vom 20. September 1899 (G.-S. S. 177) insoweit bestehen geblieben ist, als er auf die Haftung des Staates, der Gemeinden und anderer Kommunalverbände für den von ihren Beamten in Ausübung der diesen anvertrauten öffentlichen Gewalt zugefügten Schaden Anwendung findet. Im Anschluss an §§ 8 und 11 des bestehenden Gesetzes ist im Entwurfe (§ 10) vorgeschlagen, dass für diese besonderen Fälle einer auf Landesgesetz beruhenden Entschädigungspflicht die gleiche Regelung wie für die reichsgesetzlichen Schadensersatzansprüche eintreten soll.

Zu § 11. Absatz 1 enthält die Bestimmungen des § 8 Abs. 2 des geltenden Gesetzes, wonach der etwaige Schadensersatzanspruch gegen Betriebsleiter usw. in Höhe der vom Staat zu zahlenden Bezüge auf letzteren übergeht. Es handelt sich hierbei um eine Ergänzung der Bestimmung des § 10 Abs. 2 des Reichsgesetzes im Anschluß an die gleichartigen Bestimmungen im § 12 Abs. 1 und 3 des Reichsgesetzes. Das Landesgesetz ist für seinen Bereich zu dieser Ergänzung des Reichsgesetzes ermächtigt durch Art. 80 des Einführungsgesetzes zum B. G.-B., wonach die landesgesetzlichen Vorschriften über die vermögensrechtlichen Ansprüche und Verbindlichkeiten der Beamten aus dem Amts- oder Dienstverhältnisse, mit Einschluss der Ansprüche der Hinterbliebenen, unberührt bleiben.

Zu Abs. 2. Die hier vorgeschene Bestimmung galt schon bisher gemäss § 14 des bestehenden Gesetzes.

Die §§ 8 bis 11 des bestehenden Gesetzes sind, soweit sie inhaltlich nicht in die §§ 10 und 11 des Entwurfs aufgenommen sind, nach dem oben ausgeführten zu streichen.

Zu §§ 12 und 13. Wenngleich die hier behandelten Ansprüche aus preußischen Landesgesetzen nach den Ausführungen zu § 10 sehr an Bedeutung verloren haben, sind sie doch nicht ganz unpraktisch geworden. Die Paragraphen sind daher wörtlich aus dem bestehenden Gesetze übernommen worden.

Der § 14 des bestehenden Gesetzes kann gestrichen werden. Die Bestimmung sollte nach dem Berichte der XIX. Kommission

des Hauses der Abgeordneten, II. Session 1887, Nr. 170 S. 11 klarstellen, „daß die in § 8 genannten Betriebsleiter usw. des Reiches und der preußischen Kommunen aus preußischen Landesgesetzen auch nur bei vorsätzlicher Bewirkung des Unfalls auf Schadensersatz haften, und daß die in den §§ 8 und 10 vorgeschriebenen gesetzlichen Zessionen auch für die in den §§ 11 bis 13 erwähnten Beamtenklassen eintreten sollen". Landesgesetzliche Ansprüche gegen Betriebsleiter bestehen nicht mehr, ebenso nicht gegen Dritte. Soweit es sich um reichsgesetzliche Ansprüche handelt, ist das Landesgesetz nicht in der Lage, weitere gesetzliche Zessionen vorzuschreiben, als bereits in § 12 des Reichsgesetzes und § 11 des Entwurfs vorgesehen. Letztere Bestimmungen sind aber auch ausreichend.

Ausführungsbestimmungen und Erläuterungen zu dem Unfallfürsorgegesetz vom 2. Juni 1902.

(Ministerial-Erlaß vom 13. September 1902, IV. B. 4. 352.)

Im Anschluss an den Erlass vom 12. Juni d. Js. (E.-V.-Bl. S. 301) werden zu dem Gesetze, betr. die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen vom 2. Juni 1902 die nachstehenden Ausführungsbestimmungen und Erläuterungen gegeben.

Zu § 1. 1. Nach Absatz 3 ist die Pension bis zu 100 Prozent des Diensteinkommens zu erhöhen, wenn der Verletzte nicht nur völlig dienstunfähig oder erwerbsunfähig, sondern auch derart hilflos geworden ist, dass er ohne fremde Wartung und Pflege nicht bestehen kann. Diese Mehrleistung hat nur dann einzutreten, wenn die Hilflosigkeit ebenso wie die völlige Dienstunfähigkeit eine Folge des Unfalles ist, und sie soll nur so lange dauern, als die Hilflosigkeit Platz greift. Ueberdies ist ein gewisser Dauerzustand der Hilflosigkeit Voraussetzung des Anspruchs; letzterer besteht nicht, so lange der Verletzte noch mit Aussicht auf Erfolg einem Heilverfahren unterworfen wird. Die Abstufung der Mehrleistung zwischen 66⅔ und 100 Prozent des Diensteinkommens ist nach Lage des Einzelfalls zu bemessen. Hinsichtlich des Begriffs „fremde Wartung und Pflege" wird auf die Ausführungsbestimmungen zu dem Unfallversicherungs-Gesetze (E.-N.-Bl. 1900 S. 508 No. 6) verwiesen.

Die Mehrleistung hat ebenfalls den Charakter der Pension, ist als solche zu verrechnen und von derselben Stelle zu zahlen, von der die Pension selbst gezahlt wird.

Die erhöhte Pension ist bis zum Ablauf des Monats zu zahlen, mit dem die Voraussetzungen für die Erhöhung etwa wegfallen. Die Dauer der Hilflosigkeit ist daher zu überwachen.

Soweit die Unfallpension von mir in Gemeinschaft mit dem Herrn Finanzminister festgesetzt und zur Zahlung angewiesen ist, ist die etwa erforderliche nachträgliche Erhöhung der Pension ebenso wie die etwaige Zurückziehung der Erhöhung bei mir rechtzeitig unter Darlegung der Verhältnisse zu beantragen.

2. Die Bestimmung im Absatz 4, nach welcher bei nur teilweiser Erwerbsunfähigkeit die Pension vorübergehend bis zu 66⅔ % des Diensteinkommens erhöht werden kann, wenn der Verletzte ohne sein Verschulden keine Gelegenheit findet, die ihm noch verbliebene Erwerbsfähigkeit zu verwenden, ist gemäss Ziffer 2 Abs. 2 des Erlasses vom 21. Juli 1887 (E.-V.-Bl. S. 298) nur für die Fälle

von Bedeutung, in denen ein Verletzter durch den Unfall nicht dauernd dienstunfähig geworden, später aber aus anderen Gründen aus dem Dienste entlassen worden ist. Die Entscheidung über die Erhöhung der Pension wird den Eisenbahndirektionen überlassen, hierbei jedoch eine genaue Prüfung der Verhältnisse vorausgesetzt.

Wegen Verrechnung und Zahlung der erhöhten Pension gelten auch hier die unter Ziffer 1 getroffenen Bestimmungen.

Zu § 2. 1. Nach Absatz 3 sollen die Hinterbliebenen, falls ihnen nach anderweiter gesetzlicher Vorschrift ein höherer als der im Absatz 1, 2 vorgesehene Betrag zusteht, diesen letzteren erhalten. Durch die neue Fassung dieses Absatzes ist ausdrücklich ein Invidualrecht jedes einzelnen Berechtigten anerkannt worden. Es sind demzufolge nicht mehr, wie durch den Erlass vom 11. November 1889 P. IV 973[1] (Elb. S. Bd. III[2] S. 1131) angeordnet: die Gesamtbezüge der Hinterbliebenen an Witwen- und Waisenrenten den Gesamtbezügen an gesetzlichen Witwen- und Waisengeldern gegenüberzustellen, sondern es ist Witwenrente mit dem Witwengelde und Waisenrente mit dem Waisengelde zu vergleichen. Hierbei dürfen jedoch die durch das Unfall- und das Hinterbliebenen-Fürsorgegesetz gegebenen Höchstgrenzen der Gesamtbezüge nicht überschritten werden. Gegegebenenfalls sind unter Anwendung der Höchstgrenze des günstigeren Gesetzes die nach Vorstehendem berechneten Einzelbezüge zu gleichem Verhältnisse zu kürzen. So weit der erwähnte Erlass auch auf die Bezüge nach den Statuten der Beamten-Pensionskassen Anwendung findet, bleibt wegen Abänderung der Statuten weitere Verfügung vorbehalten.

2. Im übrigen sind hinsichtlich der Ansprüche der Hinterbliebenen gegenüber dem bisherigen Gesetze hauptsächlich folgende Aenderungen eingetreten:

a) das Sterbegeld ist von 30 Mk. auf 50 Mk. erhöht worden,

b) die Waisenrente für jedes Kind beträgt, ohne Rücksicht darauf, ob die Mutter noch lebt oder nicht, 20% des Diensteinkommens des Verstorbenen,

c) die Mindest- und Höchstbeträge der Witwenrenten sind von 160. bezw. 1600 Mk. auf 216, bezw. 3000 Mk. erhöht worden,

d) die Rentengewährung an Verwandte der aufsteigenden Linie ist schon zulässig, wenn deren Lebensunterhalt auch nur überwiegend von dem Verstorbenen bestritten ist,

e) Unfallrente kann auch elternlosen Enkeln gewährt werden.

Zu § 10. Wegen des Wegfalls der §§ 8 bis 11 des bisherigen Gesetzes wird auf die Begründung des neuen Gesetzes (E.-V.-Bl. S. 302 ff.) verwiesen. Sie werden durch die daselbst abgedruckten §§ 10 bis 12 des Reichs-Unfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 ersetzt. Materielle Aenderungen sind hiermit im allgemeinen nicht verbunden. Durch die jetzige Fassung des § 10 des Reichsgesetzes ist zur Beseitigung hervorgetretener Zweifel klargestellt worden, dass von Hinterbliebenen, die im einzelnen Falle nicht rentenberechtigt sind, z. B. von nicht bedürftigen Aszendenten, Haftpflichtansprüche gegen die Verwaltung nicht erhoben werden können.

Zu Artikel 2. Das Gesetz hat keine rückwirkende Kraft. Es findet daher nicht auf Betriebsunfälle Anwendung, die sich vor dem 12. Juni 1902, dem Tage der Verkündigung, ereignet haben.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
Budde.

Ausführungsanweisung über die Berechnung der Bezüge für die Hinterbliebenen von Staatsbeamten, die im Dienste einen Betriebsunfall erlitten haben.

(Ministerial-Erlaß vom 8. August 1907.)

I. Stirbt ein aktiver, unmittelbarer Staatsbeamter infolge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls und stehen den Hinterbliebenen infolgedessen Ansprüche auf Grund des Unfall-Fürsorgegesetzes vom 2. Juni 1902 zu (§§ 1, 2, 7 und 8 daselbst), so sind diese Ansprüche wie folgt zu berechnen:

A. Wenn der Beamte eine etatsmäßige Stelle bekleidete oder, ohne eine solche Stelle zu bekleiden, ohne den Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung angestellt war (§§ 1 und 2 des Zivilpensionsgesetzes), so sind gemäß § 2 Abs. 3 des Unfall-Fürsorgegesetzes die Ansprüche auf Grund dieses Gesetzes mit denen auf Grund anderweiter gesetzlicher Vorschriften zu vergleichen, und zwar für Witwen und Waisen gesondert.

1. Anspruch der Witwe:

Sie erhält entweder 20% des Diensteinkommens des Verstorbenen als „Witwenrente" (§ 2 Abs. 1 Nr. 2a U. F. G.) oder 40% der Pension, zu welcher der Verstorbene berechtigt gewesen sein würde, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt wäre, als „Witwengeld" (§§ 7 und 8 H. F. G.); diese Pension ist so zu berechnen, als wenn der Unfall nicht den Tod, sondern nur die dauernde Dienstunfähigkeit des Beamten herbeigeführt hätte; sie beträgt daher in der Regel (vgl. aber § 7 U. F. G.) $66^2/_3$% oder $^{40}/_{60}$ des Diensteinkommens (§ 1 Abs. 1 U. F. G.) oder wenn der Beamte 31 Dienstjahre oder mehr zurückgelegt hatte, je nach der Länge der Dienstzeit $^{81}/_{120}$ bis $^{90}/_{120}$ ($^{45}/_{60}$) des Diensteinkommens (§ 1 Abs. 5 U. F. G.; § 8 Z. P. G.). Da schon 40% von $66^2/_3$% des Diensteinkommens (= $26^2/_3$% des Diensteinkommens) einen höheren Betrag ergeben, als die Witwenrente (20% des Diensteinkommens), so ist in der Regel das Witwengeld mit 40% der Pension in Ansatz zu bringen; bei Witwen, die mehr als 15 Jahre jünger sind als der Verstorbene, kommt aber die Kürzung gemäß § 12 H. F. G. in Betracht.

2. Anspruch der Waisen:

Sie haben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2a U. F. G. eine „Waisenrente" von je 20% des Diensteinkommens des Verstorbenen zu erhalten, während ihnen nach § 9 H. F. G. als „Waisengeld" nur $^1/_3$ oder $^1/_5$ des Witwengeldes zustehen. Da als Waisengeld höchstens $^1/_3$ von 40% von $^{45}/_{60}$ des Diensteinkommens, d. h. 10% des Diensteinkommens gezahlt werden können, so ist stets die höhere Waisenrente mit 20% des Diensteinkommens in Ansatz zu bringen.

3. Der Gesamtbetrag der Hinterbliebenenbezüge darf die gesetzlich vorgesehenen Höchstbeträge nicht überschreiten (§ 2 Abs. 2 U. F. G.; § 10 H. F. G.). Soweit der Gesamtbetrag der nach Nr. 1 und 2 berechneten Witwenrente und Waisenrenten einen höheren Betrag als 60% des Diensteinkommens ergibt, sind die einzelnen Renten in gleichem Verhältnisse zu kürzen. Mit dem hiernach jedem einzelnen der Hinterbliebenen zustehenden Betrage ist der Betrag zu vergleichen, der ihm nach dem Hinterbliebenen-Fürsorgegesetz als Witwen- bezw. Waisengeld zusteht; bei dessen Berechnung ist zu berücksichtigen, daß die Witwen-

und Waisengelder zusammen den Betrag der Pension nicht übersteigen dürfen, zu welcher der Verstorbene berechtigt gewesen sein würde, wenn der Unfall nicht den Tod, sondern nur die dauernde Dienstunfähigkeit herbeigeführt haben würde (§ 10 H. F. G., vgl. oben Nr. 1); gegebenenfalls sind die Witwen- und Waisengelder verhältnismäßig zu kürzen. Ergibt sich hiernach, daß der Witwe — wegen der Waisen s. vor zu 2 Satz 2 — auf Grund des Hinterbliebenen-Fürsorgegesetzes ein höherer Betrag zusteht, als nach dem Unfall-Fürsorgegesetz, so ist der nach letzterem berechnete Betrag so weit zu erhöhen, als es die in § 10 H. F. G. vorgesehene Höchstgrenze zuläßt. Bei dem Ausscheiden eines Bezugsberechtigten erhöhen sich die Bezüge der übrigen gemäß § 11 H. F. G. und § 9 U. F. G.

Beispiele:

a) Das pensionsfähige Diensteinkommen des Beamten betrug: Gehalt 1400 Mark und Wohnungsgeldzuschuß 189 Mark. Er hatte 12 Dienstjahre zurückgelegt. Hinterbliebene: Witwe und sechs Kinder. Sie erhalten

a) nach dem U. F. G.:

Witwenrente: 20% von 1589 M.	317,80 M.
Waisenrente: 6 × 20% von 1589 M.	1906,80 „
	2224,60 M.

Da der Betrag von 60% von 1589 Mark oder 953,40 Mark nicht überschritten werden darf, so können nur gewährt werden:

Witwenrente: $317{,}80 \times \frac{953{,}40}{2224{,}60}$ = ...	136,20 M.
Waisenrente: 6 × 136,20 M. = ...	817,20 „
	953,40 M.

b) nach dem H. F. G.:

Die Pension des Verstorbenen würde $66^2/_3$% von 1589 Mark = 1062 Mark betragen (genau 1059,33 Mark, abgerundet nach § 9 Z. P. G. und § 9 Abs. 1 U. F. G.). Es betragen:

das Witwengeld: 40% von 1062 M. = . . .	424,80 M.
das Waisengeld: je 1/5 von 424,80 M. = 84,96 M., für 6 Kinder zusammen . . .	509,76 „
	934,56 M.

Der der Witwe zu zahlende Betrag könnte mithin von 136,20 Mark bis zu 424,80 Mark erhöht werden. Da aber der Betrag der Pension nicht überschritten werden darf, so darf eine Erhöhung über 244,80 Mark nicht stattfinden, so daß tatsächlich anzuweisen sind:

Witwengeld	244,80 M.
Waisenrenten	817,20 „
	1062,00 M.

Für den Fall des Ausscheidens eines Bezugsberechtigten ist für die übrigen die vorstehende Berechnung von neuem anzustellen.

b) Das pensionsfähige Diensteinkommen des Beamten betrug: Gehalt 2550 Mark und Wohnungsgeldzuschuß 327 Mark. Er hatte 22 Dienstjahre zurückgelegt. Hinterbliebene: Witwe und sechs Kinder, davon ein Kind aus einer früheren Ehe. Sie erhalten:

a) nach dem U. F. G.:

Witwenrente: 20% von 2877 = ... 575,40 M
Waisenrente: 6 × 20% von 2877 = ... 3452,40 „
4027,80 M.

Da der Betrag von 60% von 2877 oder 1726,20 Mark nicht überschritten werden darf, so können nur gewährt werden:

Witwenrente: $575{,}40 \times \frac{1726{,}20}{4027{,}80}$ = ... 246,60 M.
Waisenrente: 6 × 246,60 M. = ... 1479,60 „
zusammen . . . 1726,20 M.

b) nach dem H. F. G.:

Die Pension des Verstorbenen würde $66^2/_3$% von 2877 Mark = 1920 Mark betragen (genau 1918 Mark, abgerundet nach § 9 Z. P. G. und § 9 Abs. 1 U. F. G.). Es betragen:

das Witwengeld 40% von 1920 = ... 768,00 M.
das Waisengeld für das Kind aus der früheren Ehe 768,00 × 1/3 = ... 256,00 „
das Waisengeld für die anderen Kinder 768,00 × 1/5 = 153,60, für 5 Kinder zusammen . . . . . 768,00 „
zusammen . . . 1792,00 M.

Der der Witwe zu zahlende Betrag könnte mithin von 246,60 Mark bis zu 768,00 Mark, das ist um 521,40 Mark, und der an das Kind aus der früheren Ehe zu zahlende Betrag von 246,60 Mark bis zu 256,00 Mark, das ist um 9,40 Mark, erhöht werden. Da aber der Betrag der Pension von 1920 Mark nicht überschritten werden darf, so darf eine Erhöhung des nach dem U. F. G. für alle Beteiligte berechneten Gesamtbetrages von 1726,20 Mark nur bis zu 1920 Mark, das ist um 193,80 Mark, erfolgen. Von dieser zulässigen Erhöhung um 193,80 Mark entfallen:

auf die Witwe 521,40 Teile = ... 190,37 M.
auf das Kind aus der früheren Ehe 9,40 Teile = 3,43 „
193,80 M.

Demnach sind tatsächlich anzuweisen:

Witwengeld 246,60 + 190,37 = ... 436,97 M.
Waisengeld dem Kinde aus der früheren Ehe 246,60 + 3,43 = ... 250,03 „
Waisenrenten den anderen 5 Kindern je 246,60 = ... 1233,00 „
1920,00 M.

Für den Fall des Ausscheidens eines Bezugsberechtigten ist für die übrigen die vorstehende Berechnung von neuem anzustellen.

4. Verwandte der aufsteigenden Linie und elternlose Enkel können neben der Witwe und den Waisen eine Rente nur insoweit erhalten, als die Witwen- und Waisenrenten die Höchstgrenze von 60% des Diensteinkommens noch nicht erreichen (§ 2 Abs. 1 Nr. 2b und c und Abs. 2 U. F. G.). Erhält die Witwe statt der Rente einen höheren Betrag nach Maßgabe des Hinterbliebenen-Fürsorgegesetzes, so bleibt die Erhöhung für die Be-

rechnung der Renten der Verwandten aufsteigender Linie und der elternlosen Enkel außer Ansatz.

5. Hat der Beamte seinerzeit gemäß § 23 H. F. G. auf Witwen- und Waisengeld verzichtet und den Verzicht auch nicht auf Grund des Art. II des Gesetzes vom 28. März 1888 (G. S. S. 48) widerrufen, so ist die Vergleichung nach Nr. 1, 2 und 3 nicht anzustellen. Es kommt lediglich die Zahlung von Witwen- und Waisenrenten nach § 2 U. F. G. in Frage.

6. Dasselbe wie zu Nr. 5 gilt in den Fällen des § 1 Abs. 2 Nr. 1—4 H. F. G.

7. Wenn die Ehe erst nach dem Unfalle geschlossen, so ist der Anspruch der Witwe auf Witwenrente ausgeschlossen (§ 2 Abs. 4 (U. F. G.).

B. Wenn der Beamte, ohne eine etatsmäßige Stelle zu bekleiden, unter dem Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung, also ohne Pensionsberechtigung angestellt war, so haben die Hinterbliebenen keinen Anspruch auf Witwen- und Waisengeld, da ein solcher Beamter zur Zeit seines Todes zur Entrichtung von Witwen- und Waisengeldbeiträgen — beim Fortbestehen der Verpflichtungen nach §§ 1—6 H. F. G. — nicht verpflichtet gewesen sein würde (§§ 1 und 7 H. F. G.). Es kommt ohne weiteres lediglich die Zahlung von Witwen- und Waisenrenten nach § 2 U. F. G. in Frage; doch kann in besonderen Fällen nach Art. VI der Novelle zum H. F. G. vom 27. Mai 1907 (Gesetzsamml. S. 99) die gnadenweise Gewährung von Witwen- und Waisengeld durch den Departementschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister erfolgen.

II. Hat ein unmittelbarer Staatsbeamter im Dienste einen Betriebsunfall erlitten und stirbt er demnächst als aktiver Beamter, ohne daß sein Tod eine Folge des Unfalles ist, so kommt das Unfall-Fürsorgegesetz überhaupt nicht zur Anwendung. Ob und welche Bezüge die Hinterbliebenen erhalten, bestimmt sich lediglich nach dem Hinterbliebenen-Fürsorgegesetz in Verbindung mit dem Zivilpensionsgesetz.

III. Stirbt ein aus dem Staatsdienste ausgeschiedener Beamter, der eine Pension auf Grund des Unfall-Fürsorgegesetzes oder an deren Stelle die höhere, von ihm erdiente Pension auf Grund des Zivil-Pensionsgesetzes (§ 1 Abs. 5 U. F. G.) bezogen hat, so ist bei der Festsetzung der Bezüge der Hinterbliebenen folgendes zu beachten:

A. War der Tod eine Folge des Unfalles, so können den Hinterbliebenen entweder die Renten gemäß § 2 U. F. G. oder die etwa höheren Witwen- und Waisengelder nach dem H. F. G. zustehen. Der Berechnung der letzteren ist die tatsächlich von dem Verstorbenen bezogene Pension zugrunde zu legen, mag diese nach § 1 Abs. 1 U. F. G. oder nach dem Zivil-Pensionsgesetz festgesetzt sein. Die Witwe erhält daher in der Regel 40% der Pension als Witwengeld und die Waisen je 20% des Diensteinkommens als Waisenrente (zu vergl. das oben bei I A 1 und 2 Bemerkte); erforderlichenfalls sind die Beträge wie oben bei I A 3 angegeben zu kürzen. Dabei wird noch auf folgende Punkte hingewiesen:

1. Auch den Hinterbliebenen eines Pensionärs, der als Beamter unter dem Vorbehalte des Widerrufs oder der Kündigung angestellt war und eine etatsmäßige Stelle nicht bekleidet hatte,

steht ein Anspruch auf Witwen- und Waisengeld zu, da der Verstorbene kraft gesetzlichen Anspruchs (§ 1 U. F. G.) lebenslängliche Pension aus der Staatskasse bezog (§§ 1 und 7 H. F. G.). War ihm jedoch an Stelle der Unfallpension eine nach Maßgabe seiner Dienstzeit höhere Pension gemäß § 2 Abs. 2 Z. P. G. bewilligt, so kann bei der Berechnung der Witwen- und Waisengelder ohne weiteres nur der Betrag der Unfallpension ($66^2/_3\%$ des Diensteinkommens) zugrunde gelegt werden, da er den Mehrbetrag nicht kraft gesetzlichen Anspruchs bezogen hat; doch kann in besonderen Fällen nach Art. VI der Novelle zum H. F. G. vom 27. Mai 1907 (Gesetzsamml. S. 99) die gnadenweise Erhöhung der Witwen- und Waisengelder unter Zugrundelegung der nach § 2 Abs. 2 Z. P. G. gewährten Pension durch den Departementschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister erfolgen.

2. Die Erhöhungen der Unfallpension auf Grund des § 1 Abs. 3 U. F. G. bleiben bei der Berechnung der Witwen- und Waisengelder unberücksichtigt, weil sie nur für die Dauer der Hilflosigkeit und nicht lebenslänglich zu gewähren sind, selbst wenn die Hilflosigkeit eine dauernde ist (§ 1 H. F. G.).

3. Die Hinterbliebenen entlassener Beamten haben auf Witwen- und Waisengelder keinen Anspruch, da diese Beamten nicht „in den Ruhestand versetzt" waren (§ 1 Abs. 1 H. F. G.). Doch kommt die Zahlung von Renten nach § 2 U. F. G. in Frage.

4. Ferner gilt auch hier das zu I A 4 bis 7 Bemerkte, auch ist § 13 H. F. G. zu beachten.

B. Ist der Tod des aus dem Dienste ausgeschiedenen Beamten nicht infolge des Betriebsunfalles, sondern aus anderen Gründen eingetreten, so stehen den Hinterbliebenen Ansprüche aus § 2 U. F. G. nicht zu; ob und welche Bezüge sie erhalten, bestimmt sich nach dem Hinterbliebenen-Fürsorgegesetz. Der Berechnung der Witwen- und Waisengelder ist die von dem Verstorbenen tatsächlich bezogene Pension zugrunde zu legen; dabei sind die vorstehend zu III A 1 bis 4 für die Berechnung der Witwen- und Waisengelder gemachten Bemerkungen zu beachten.

IV. Ist ein Beamter ohne Unfallpension sowie auch ohne ordentliche Pension aus dem unmittelbaren Staatsdienste ausgeschieden und darauf infolge eines im Staatsdienste zuvor erlittenen Betriebsunfalles verstorben, so steht den Hinterbliebenen gleichwohl der Anspruch auf Rente gemäß § 2 U. F. G., nicht aber auf Witwen- und Waisengeld nach dem Hinterbliebenen-Fürsorgegesetz — s. §§ 1 und 7 das. — zu.

Schadensersatzforderungen aus Betriebsunfällen oder anderen Veranlassungen.

1. Es sind zu unterscheiden:

a) Ersatzforderungen aus solchen Betriebsunfällen, Versehen im Dienste u. s. w., hinsichtlich deren lediglich Bedienstete der Staatseisenbahnverwaltung (Beamte oder Arbeiter) bei der Schuldfrage und der Ersatzverbindlichkeit in Betracht kommen,

b) solche Ersatzforderungen, bei denen nur Privatpersonen (d. h. Nichtbedienstete der Staatseisenbahnverwaltung) oder gleichzeitig Privatpersonen und Bedienstete für den entstandenen Schaden ersatzpflichtig gemacht werden.

2. In den Fällen zu 1a ist unmittelbar im Anschluss an die Untersuchung über die Ursachen eines Betriebsunfalls, eines vorgekommenen Versehens u. s. w. von den Inspektionsvorständen, sofern sie die Untersuchung zu führen haben, die Frage zu prüfen, ob ein Bediensteter der Verwaltung zum Schadensersatze verpflichtet und ob die Ersatzforderung gegen ihn beitreibbar ist.

3. Wenn der Schuldner nach den amtlichen Feststellungen, zu denen auch die Feststellungen der Dienststellenvorsteher nach dem Ministerialerlasse vom 1. Oktober 1900 — IV B 9223 I. Ang. — (E.-N.-Bl. S. 529) zu rechnen sind, Vermögen oder sonstige Pfandgegenstände nicht besitzt und nach dem Ergebnisse der Ermittelungen oder den in Betracht kommenden Verhältnissen (Aussicht auf Erhöhung des Einkommens oder Beförderung, in Aussicht stehende Erbschaft u. s. w.) mutmasslich auch in Zukunft zum Schadensersatze nicht wird herangezogen werden können, so wird die Forderung als nicht **beitreibbar** angesehen und von der Verfolgung des Ersatzanspruchs Abstand genommen. Auch werden von den Ersatzpflichtigen weder Anerkenntnisse der Ersatzverbindlichkeit erfordert, noch freiwillige Leistungen entgegengenommen. Einer Ermittelung über den Umfang der Schadensersatzforderung bedarf es daher in diesem Falle nicht.

4. Ist aber die Forderung ganz oder zum Teile sofort beitreibbar oder ist zu vermuten, dass sie ganz oder zum Teile in absehbarer Zeit beitreibbar werden wird, d. h. wenn der Schuldner nach den amtlichen Feststellungen zwar zur Zeit weder Vermögen noch sonstige Pfandgegenstände besitzt, indessen nach dem Ergebnisse der Ermittelungen oder den in Betracht kommenden Verhältnissen mutmasslich in Zukunft zum Schadensersatze wird herangezogen werden können, so ist der Ersatzpflichtige anzuhalten, seine Verbindlichkeit zum Schadensersatz anzuerkennen. Wenn das Jahresdiensteinkommen des Beamten mit Einschluss der Stellenzulage und des pensionsfähigen Teiles der Nebenbezüge nach der Gehaltstafel den Betrag von 1500 M. übersteigen kann, so ist die Forderung als in absehbarer Zeit beitreibbar anzusehen.

5. Erkennt der Ersatzpflichtige seine Verpflichtung an, so tritt für die Ermittelung des Umfanges der Schadensersatzforderung, soweit es sich nicht um feststehende Beträge handelt, ein abgekürztes Verfahren insofern ein, als es einer genauen, bezüglich aller Ausbesserungs- und Wiederherstellungsarbeiten u. s. w. ins einzelne gehenden Ermittelung der Kosten nicht bedarf, an deren Stelle vielmehr eine sorgfältige, auf allgemeine Erfahrungssätze gegründete **Abschätzung** des Schadens durch den Inspektionsvorstand stattzufinden hat. Bei Vorlage der Untersuchungsverhandlungen an die Eisenbahndirektion hat sich der Inspektionsvorstand darüber zu äussern, inwieweit es nach den Umständen des Falles angezeigt erscheint, die beteiligten Bediensteten wegen des Schadensersatzes in Anspruch zu nehmen. Es bleibt den Eisenbahndirektionen überlassen, für diejenigen Fälle, in denen die Untersuchungsverhandlungen nicht aus

anderen Gründen von den Inspektionsvorständen vorzulegen sind — Dienstvorschrift für das Melde verfahren und den Nachrichtendienst bei Unfällen, Betriebsstörungen und aussergewöhnlichen Ereignissen § 12 No. 4 E.-V.-Bl. von 1899 S. 275 ff. — von der Vorlage dieser Verhandlungen abzusehen und für die Vorschläge der Inspektionsvorstände die Aufstellung von Nachweisungen vorzuschreiben. Gibt die Schätzung des Schadens durch die Inspektionsvorstände der Eisenbahndirektion nicht zu wesentlichen Beanstandungen Anlass, so ist diese Schätzung den weiteren Verhandlungen zugrunde zu legen.

6. Das fernere Verfahren regelt sich in dem unter Ziffer 5 bezeichneten Falle wie folgt:

a) Die Eisenbahndirektion bestimmt, welcher Betrag der Forderung von dem Bediensteten eingezogen werden soll.

b) Bei der Bemessung des dem Bediensteten zur Last zu legenden Teilbetrags der Ersatzkosten ist einerseits auf die Schwere des Verschuldens des Ersatzpflichtigen, anderseits auf seine Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse, die dienstliche Führung u. s. w., gebührende Rücksicht zu nehmen.

c) Der hiernach nicht zur Einziehung kommende Restbetrag wird nach den Vorschriften unter Ziffer 7 entweder von der Eisenbahndirektion selbständig niedergeschlagen oder es wird dessen Niederschlagung zu der nächsten vorgeschriebenen Frist bei dem Minister beantragt. Von der Befugnis zur selbständigen Niederschlagung hat die Eisenbahndirektion nur nach gewissenhafter Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse, insbesondere auch nur dann Gebrauch zu machen, wenn die Schuldigen nach ihrem gesamten Verhalten eines Gnadenerweises würdig erscheinen. Solange in der Person des Schuldigen Hinderungsgründe liegen, ist die Niederschlagung auszusetzen, wie auch Anträge auf Niederschlagung bei dem Minister nur unter den vorstehend angegebenen Voraussetzungen zu stellen sind.

d) Eine Niederschlagung der ganzen Forderung kann nur ausnahmsweise bei sehr geringem Verschulden und bei besonders dringender Veranlassung in Frage kommen.

e) Bei geringfügigen Beträgen ist von der Niederschlagung in der Regel abzusehen.

f) Wird die Niederschlagung verfügt, so hat die Eisenbahndirektion in jedem Falle dem Schuldigen zu eröffnen, dass sie auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erfolgt.

7. Durch den Allerhöchsten Erlass vom 29. Januar 1902 ist der Minister ermächtigt, solche Schadensersatzforderungen gegen Staatseisenbahnbeamte und Arbeiter, die im Eisenbahnbetriebe und Verkehr durch Versehen derselben entstanden sind oder noch entstehen, nach Befinden der Umstände zu ermässigen oder zu erlassen. Ferner ist dem Minister die Befugnis erteilt worden, diese Ermächtigung bis zu einem durch Schätzung zu ermittelnden Betrage von 500 Mk. für jeden Einzelfall auf die Eisenbahndirektionen zu übertragen. Demgemäss sind die Eisenbahndirektionen von dem Minister ermächtigt worden, derartige Schadensersatzforderungen bis zu einem Betrage von 500 Mk. für jeden Einzelfall nach Befinden der Umstände selbständig zu ermässigen oder zu erlassen.

8. Die Allerhöchste Ermächtigung (Ziffer 7) bezieht sich nur auf die dem Eisenbahn-Betrieb und Verkehr eigentümlichen Schadensfälle (Unfälle, Beschädigungen an Material und Frachtgut, Versäumung der Lieferfristen u. s. w.), dagegen nicht auf Ersatzforderungen aus Kassendefekten, Gehaltsüberzahlungen und anderen Vorkommnissen, die mit der Eigenart des Eisenbahnwesens nicht im Zusammenhange stehen, sondern auch in anderen Verwaltungen vorkommen. Ferner ist die Er-

mächtigung beschränkt auf Forderungen aus Versehen von Beamten und Arbeitern, so dass Forderungen gegen Privatpersonen und Schäden, die vorsätzlich herbeigeführt sind, ausgeschlossen bleiben.

9. Über diejenigen Forderungen, für die hiernach den Eisenbahndirektionen die Ermächtigung zur selbständigen Niederschlagung nicht übertragen ist, sind zum 1. Juni und 1. Dezember jeden Jahres die vorgeschriebenen Nachweisungen der Anträge auf Niederschlagung fiskalischer Forderungen einzureichen, und zwar getrennt nach solchen Forderungen, für die dem Minister die Niederschlagung nach Massgabe des Allerhöchsten Erlasses vom 29. Januar 1902 zusteht, und nach solchen, für die auch ferner die Allerhöchste Genehmigung hierzu erforderlich ist. Von einer Beifügung der Untersuchungs-Personalakten ist abzusehen. Dem Minister bleibt vorbehalten, die auf die einzelnen Anträge bezüglichen Akten nachträglich besonders einzufordern. Der Einreichung von Fehlanzeigen bedarf es nicht.

10. Bei den Anträgen ist von vornherein darauf zu rücksichtigen, dass nach Niederschlagung eines Teiles der Ersatzforderung etwaigen späteren weiteren Niederschlagungsanträgen betreffs derselben Forderung der Regel nach nicht näher getreten werden kann.

11. Von der den Eisenbahndirektionen nach Ziffer 7 erteilten Ermächtigung zur Niederschlagung ist im Hinblick auf etwaige Ungenauigkeiten der Schätzung auch bei denjenigen Ersatzforderungen Gebrauch zu machen, welche den Ersatzpflichtigen zu dem vollen geschätzten Betrage zur Last gelegt werden. Die Niederschlagung ist hierbei für denjenigen Betrag zu verfügen, um welchen die Forderung den geschätzten Betrag etwa übersteigt.

12. Sollte in einem Einzelfalle auch nach entsprechender Belehrung ein Bediensteter wider Erwarten seine Ersatzverbindlichkeit nicht anerkennen, so muss, wie bei Privatpersonen, der Schaden im einzelnen ermittelt und dem Ersatzpflichtigen die ganze Forderung zur Last gelegt werden.

13. Hinsichtlich der unter 1 b erwähnten Forderungen behält es, soweit es sich um Forderungen gegen Privatpersonen handelt, bei dem bisherigen Verfahren das Bewenden. Insoweit dagegen die Forderungen sich zugleich gegen Bedienstete der Verwaltung richten, ist zwar von dem Schätzungsverfahren betreffs des Schadens abzusehen, im übrigen aber den Bediensteten gegenüber das vorstehend angeordnete Verfahren wegen alsbaldiger Niederschlagung der gegen diese bestehenden Forderungen ebenfalls in Anwendung zu bringen.

14. Die Anerkenntnisse der Ersatzverbindlichkeit (Ziffer 4) haben allgemein die Verpflichtung zum Ersatze aller durch den Betriebsunfall u. s. w. entstandenen oder noch entstehenden Kosten — soweit erforderlich, mit Zusätzen über eine gemeinschaftliche oder eine nur subsidiarische Verpflichtung — zu enthalten, indessen ist dem Bediensteten bei Einforderung des Anerkenntnisses zu eröffnen, dass — zu treffenden Falles vorbehaltlich höherer Genehmigung — nur der bestimmte im Anerkenntnisse (s. F.-O. III Anlage 298) anzugebende Betrag ihm zur Last gelegt und von ihm eingezogen werden würde.

15. Nachdem eine Ermässigung der Ersatzforderung auf einen den Verhältnissen der Ersatzpflichtigen angemessenen Betrag stattgefunden hat, liegt es im eigenen Interesse des Ersatzpflichtigen, seine Schuld sobald als möglich abzutragen. Die Beteiligten sind im gegebenen Falle hierauf besonders hinzuweisen; auch ist dahin zu wirken, dass Stundungen über das Etatsjahr hinaus tunlichst vermieden werden. Die Stundung ist dann erforderlich, wenn die ratenweise Abtragung der Schuld sich über dasjenige Etatsjahr hinaus erstreckt, in welchem die Anweisung zur Einziehung der Schuld erteilt ist. Zur Stundung von Schadensersatzforderungen über den Jahresabschluss hinaus sind die

Eisenbahndirektionen nach dem Ministerialerlasse vom 5. Juli 1900 — V A 4213 — (E.-N.-Bl. S. 377) selbständig befugt.

16. In Fällen, in denen die Ersatzforderungen zunächst nicht beitreibbar sind, aber in späterer Zeit vermutlich einziehbar werden, kommt die Genehmigung zur Stundung erst dann in Frage, wenn die Forderung einziehbar geworden ist. Zur Tilgung derartiger Forderungen freiwillige Zahlungen entgegenzunehmen, steht nichts entgegen. Wegen der weiteren Verfolgung der vorläufig unbeitreibbaren Forderungen (s. F.-O. III § 21 Ziffer 9).

Gesetz, betreffend die Reisekosten der Staatsbeamten.

Vom 26. Juli 1910. (G.-S. S. 150.)

Wir Wilhelm,
von Gottes Gnaden König von Preußen usw.,

verordnen, mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1. Die Staatsbeamten erhalten bei Dienstreisen Tagegelder nach den folgenden Sätzen:

I. Aktive Staatsminister 35 M.;

II. Beamte der ersten Rangklasse 28 M.;

III. Beamte der zweiten und dritten Rangklasse 22 M.;

IV. Beamte der vierten und fünften Rangklasse 15 M.;

V. Beamte, die nicht zu den obigen Klassen gehören, 12 M.; soweit sie bisher zu diesem Satze berechtigt waren;

VI. Subalternbeamte der Provinzial-, Kreis- und Lokalbehörden und andere Beamte gleichen Ranges 8 M.;

VII. andere Beamte 6 M., soweit sie bisher zu diesem Satz berechtigt waren;

im übrigen 4 M.

Wird die Dienstreise an demselben Tage angetreten und beendet, so werden ermäßigte Tagegelder gewährt, und zwar bei I 23 M., bei II 18 M., bei III 15 M., bei IV 12 M., bei V 9 M., bei VI 6 M., bei VII 4,50 M. oder 3 M.

Erstreckt sich die Dienstreise auf zwei Tage und wird sie innerhalb 24 Stunden beendet, so wird das Einundeinhalbfache der Sätze unter I bis VII gewährt.

§ 2. Werden etatsmäßig angestellte Beamte vorübergehend außerhalb ihres Wohnorts bei einer Behörde beschäftigt, so erhalten sie neben ihrer Besoldung die im § 1, Abs. 1 festgesetzten Tagegelder.

Dauert eine solche Beschäftigung dieser Beamten längere Zeit, so bestimmt die vorgesetzte Behörde die Höhe der Tagegelder. Das gleiche gilt, wenn nicht etatsmäßig angestellte Beamte außerhalb ihres Wohnortes verwendet werden.

Für die Dauer der Hin- und Rückreise erhalten die Beamten auf jeden Fall die im § 1, Abs. 1 festgesetzten Tagegelder.

§ 3. Bei Dienstreisen erhalten an Fahrkosten für das Kilometer, einschließlich der Kosten der Gepäckbeförderung,

1. für Wegestrecken, die auf Eisenbahnen oder Schiffen zurückgelegt werden können,

a) die im § 1 unter I bis IV genannten Beamten 9 Pf., wenn der Fahrpreis für die erste Wagenklasse bezahlt ist, sonst 7 Pf.,

b) die unter V und VI genannten Beamten 7 Pf., wenn der Fahrpreis für die zweite Wagenklasse oder die erste Schiffsklasse bezahlt ist, sonst 5 Pf.,

c) die unter VII genannten Beamten 5 Pf.;

2. für Wegestrecken, die nicht auf Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Schiffen zurückgelegt werden können,

a) die unter I bis IV genannten Beamten 60 Pf.,

b) die unter V. und VI genannten Beamten 40 Pf.,

c) die unter VII genannten Beamten 30 Pf.

Der Nachweis, für welche Wagen- oder Schiffsklasse der Fahrpreis bezahlt ist, wird durch die Versicherung des Beamten geführt.

In den Fällen des Abs. 1, Nr. 1 erhalten für jeden Zu- oder Abgang am Wohnort oder an einem auswärtigen Uebernachtungsorte

die unter I bis IV genannten Beamten 1,50 M.,
die unter V und VI genannten Beamten 1 M.,
die unter VII genannten Beamten 50 Pf.

Hat in den Fällen des Abs. 1, Nr. 1 einer der unter I und II genannten Beamten einen Diener mitgenommen, so erhält er für diesen 5 Pfennig für das Kilometer.

Haben in den Fällen des Abs. 1, Nr. 2 mehrere Beamte gemeinschaftlich dasselbe Verkehrsmittel benutzt, so erhält der einzelne Beamte 30 Pf. für das Kilometer, es sei denn, daß die Fahrkosten des einzelnen Beamten sich trotz der gemeinschaftlichen Benutzung des Verkehrsmittels nicht ermäßigt haben.

§ 4. Ueber die Benutzung von Kleinbahnen (Straßenbahnen) und Kraftwagen durch die Beamten bei Dienstreisen und über die Höhe der in diesen Fällen zu gewährenden Fahrkosten bestimmt das Staatsministerium das Nähere.

§ 5. Soweit Beamte Dienstreisen mit unentgeltlich gestellten Verkehrsmitteln ausführen, erhalten sie, abgesehen von den bestimmungsmäßigen Entschädigungen für Zu- und Abgang, keine Fahrkosten. Das Nähere darüber bestimmt das Staatsministerium, das auch eine Entschädigung für Nebenkosten gewähren kann.

§ 6. Die Fahrkosten werden für die Hin- und Rückreise besonders berechnet.

Hat ein Beamter Dienstgeschäfte an verschiedenen Orten unmittelbar nacheinander erledigt, so ist der von Ort zu Ort wirklich zurückgelegte Weg ungeteilt der Berechnung der Fahrkosten zugrunde zu legen.

Bei Berechnung der Entfernungen wird jedes angefangene Kilometer für ein volles Kilometer gerechnet.

§ 7. Für Geschäfte am Wohnort erhält der Beamte keine Tagegelder und Fahrkosten. Dies gilt auch von Geschäften außerhalb des Wohnortes in geringerer Entfernung als zwei Kilometer von diesem. War der Beamte durch außergewöhnliche Umstände genötigt, eine Fahrgelegenheit zu benutzen, oder hat er sonstige notwendige Unkosten wie Brücken- oder Fährgeld gehabt, so werden die Auslagen erstattet.

Für einzelne Ortschaften kann der Verwaltungschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister bestimmen, daß den Beamten bei Geschäften außerhalb des Dienstgebäudes die verauslagten Fahrkosten erstattet werden.

§ 8. Haben an Fahrkosten, einschließlich der Auslagen für Zu- und Abgänge, höhere als die bestimmungsmäßigen Beträge aufgewendet werden müssen, so sind diese zu erstatten.

Erfordert eine Dienstreise einen außergewöhnlichen Aufwand, so kann der Verwaltungschef einen Zuschuß oder eine Pauschvergütung bewilligen. Das Gleiche gilt für Reisen außerhalb des Reichsgebiets.

§ 9. Für Beamte, denen ein Amtsbezirk überwiesen ist, oder die durch die Art ihrer Dienstgeschäfte zu häufigen oder regelmäßig wiederkehrenden Dienstreisen genötigt werden, kann das Staatsministerium oder der Verwaltungschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister an Stelle der gesetzmäßigen Tagegelder und Fahrkosten anderweitige Beträge festsetzen. Das Gleiche gilt für Dienstreisen zwischen nahegelegenen Orten.

§ 10. Beamte, die für ihre Reisen innerhalb ihres Amtsbezirkes neben oder in ihrem Einkommen eine Pauschsumme für Reisekosten oder für die Unterhaltung von Fahrzeug oder Pferden beziehen, erhalten Tagegelder und Fahrkosten nur dann, wenn sie außerhalb ihres Amtsbezirkes Dienstgeschäfte erledigen und der Ort des Dienstgeschäfts nicht weniger als 2 Kilometer von der Grenze des Amtsbezirks entfernt ist.

§ 11. Werden Beamte, die nach den §§ 9, 10 eine Pauschsumme beziehen, wegen Urlaubs oder sonstiger Verhinderung vertreten, so haben sie den Stellvertreter angemessen zu entschädigen. Die Entschädigung und die unter besonderen Umständen zulässigen Ausnahmen bestimmt die vorgesetzte Behörde und zwar, sofern nicht allgemeine Anordnungen bestehen, nach Anhörung der beteiligten Beamten.

§ 12. Beamte, die sich im Vorbereitungsdienste befinden, erhalten für Dienstreisen Tagegelder und Fahrkosten, wenn die Reisen nicht lediglich zum Zwecke ihrer Ausbildung erfolgen. Ob dies der Fall ist, entscheidet die vorgesetzte Behörde.

§ 13. Der mit dem Amte verbundene Rang ist für die Feststellung der Tagegelder- und Fahrkostensätze maßgebend, auch wenn der persönliche Rang des Beamten höher ist. Beamte, die im Range zwischen zwei Klassen stehen, erhalten die für die niedrigere Klasse bestimmten Sätze. Für Beamte, denen ein bestimmter Rang nicht verliehen ist, entscheidet der Verwaltungschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister über die ihnen nach diesem Gesetze zu gewährenden Sätze.

§ 14. Für die Ansprüche der Beamten auf Grund der Vorschriften über die Reisekosten der Staatsbeamten sind die Ausführungsbestimmungen maßgebend, die vom Staatsministerium oder, soweit die Zuständigkeit der Verwaltungschefs und des Finanzministers begründet ist, von diesen getroffen werden.

§ 15. Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 1910 in Kraft.

Für Dienstreisen, die vor dem 1. Oktober 1910 begonnen und an diesem Tage oder später beendigt werden, sind die Tagegelder und Fahrkosten nach den bisherigen Bestimmungen zu gewähren.

§ 16. Alle diesem Gesetz entgegenstehenden Bestimmungen sind aufgehoben. Wo in besonderen Vorschriften auf die hiernach aufgehobenen Bestimmungen Bezug genommen wird, treten die entsprechenden Vorschriften dieses Gesetzes an deren Stelle.

§ 17. Die gesetzlichen und sonstigen Vorschriften, die für einzelne Dienstzweige oder Dienstgeschäfte über die Tagegelder und Fahrkosten der Beamten ergangen sind, bleiben in Kraft. Sie können durch Königliche Verordnung abgeändert werden.

Abgesehen von den Fällen des § 8, Abs. 2 dürfen aber nicht höhere als die im § 1, Abs. 1 und § 3 bestimmten Vergütungen ge-

währt werden und ist eine über die Vorschrift des § 6 hinausgehende Abrundung der Entfernungen und die Gewährung der bestimmungsmäßigen Tagegelder und Fahrkosten bei geringerer Entfernung als zwei Kilometer nicht statthaft.

Unter den gleichen Beschränkungen kann die Gewährung von Tagegeldern und Fahrkosten für einzelne Dienstzweige oder Dienstgeschäfte auch ferner durch Königliche Verordnung besonders geregelt werden.

Desgleichen können die Sätze von Tagegeldern und Fahrkosten, welche den in Angelegenheiten der direkten Staatssteuern berufenen Kommissions- und Ausschußmitgliedern zu gewähren sind, durch Königliche Verordnung geändert oder neu bestimmt werden.

Alle Königlichen Verordnungen und allgemeinen Anordnungen des Staatsministeriums, sowie des Verwaltungschefs in Gemeinschaft mit dem Finanzminister, welche auf Grund der §§ 4, 5, 9, 14, 17 dieses Gesetzes ergangen sind, sind dem Landtage, wenn er versammelt ist, sofort, sonst bei seinem nächsten Zusammentritte vorzulegen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Aalesund. an Bord M. Y. „Hohenzollern", den 26. Juli 1910.

(L. S.) Wilhelm.

v. Bethmann Hollweg. Delbrück. Beseler. v. Breitenbach. Sydow. v.. Trott zu Solz. Frhr. v. Schorlemer. v. Dallwitz. Lentze.

Ausführungsbestimmungen des Staatsministeriums zu den Vorschriften über die Reisekosten der Staatsbeamten.

Vom 24. September 1910. (G.-S. S. 269.)

Auf Grund der §§ 4, 5, 14 des Gesetzes, betreffend die Reisekosten der Staatsbeamten, vom 26. Juli 1910 (G.-S. S. 150) wird unter Aufhebung der Ausführungsbestimmungen zu den Vorschriften über die Tagegelder und Reisekosten der Staatsbeamten vom 11. November 1903 (G.-S. S. 231) und der sonstigen entgegenstehenden Vorschriften folgendes bestimmt:

I. Ausführung der Reise.

§ 1. Die Beamten sind verpflichtet, Dienstreisen, zu denen auch Versetzungsreisen rechnen, mit möglichst geringem Zeitaufwand auszuführen, unnötige Hin- und Herreisen zu vermeiden, soweit angängig, mehrere Dienstgeschäfte bei einer Reise zu verbinden und überhaupt darauf bedacht zu sein, daß der Staatskasse möglichst geringe Kosten erwachsen.

§ 2. Beamte, denen für Eisenbahnreisen innerhalb des Reichsgebiets ein Kilometersatz von 7 Pf. oder mehr zusteht, sind zur Benutzung von Schnellzügen verpflichtet, wenn dadurch eine im dienstlichen Interesse liegende Zeitersparnis erzielt oder eine Unterbrechung der Reise vermieden wird. Die gleiche Verpflichtung haben auch die übrigen Beamten, wenn diese Züge die dritte Wagenklasse führen.

§ 3. Die Beamten sind verpflichtet, bei Dienstreisen Kleinbahnen (nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen) zu benutzen.

Auf die Reisen mit nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sind die Vorschriften über die Reisen mit Eisenbahnen entsprechend anzuwenden.

Ob eine Kleinbahn eine nebenbahnähnliche ist, entscheidet die Angabe des Reichskursbuchs, nötigenfalls der Verwaltungschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister.

§ 4. Zur Reise sind, wenn dadurch Mehrkosten vermieden werden können, auch Sonn- und Feiertage zu benutzen.

§ 5. Dienstreisen müssen in den Monaten April bis September von 6 Uhr morgens und in den Monaten Oktober bis März von 7 Uhr morgens ab angetreten werden, wenn die Zahl der Reisetage dadurch beeinflußt wird; wird trotzdem die Reise aus besonderen Rücksichten zu einem späteren Zeitpunkt angetreten, so ist dies in der Reisekostenrechnung zu begründen.

§ 6. Die Weiter- oder Rückreise hat nach beendetem Dienstgeschäfte noch an demselben Tage zu erfolgen, wenn dies mit den bestehenden Verbindungen möglich ist, nötigenfalls unter Benutzung von Lohnfuhrwerk. Hat das Dienstgeschäft oder die Hinreise nebst dem Dienstgeschäfte 7 Stunden oder mehr in Anspruch genommen, so darf bei Reisen, die nicht besonders beschleunigt werden müssen, die Weiter- oder Rückreise an demselben Tage unterbleiben, wenn noch ein Reiseweg von mehr als zwei Stunden zurückzulegen ist.

Ist die Weiter- oder Rückreise an demselben Tage unterblieben, ohne daß die Voraussetzungen des Abs. 1 vorlagen, so ist dies in der Reisekostenrechnung zu begründen.

§ 7. Bei Bemessung der Gesamtdauer einer Reise, die mit der Eisenbahn, dem Schiffe oder der Post angetreten oder beendet wird, gilt als Zeitpunkt des Antritts und der Beendigung der Zeitpunkt, in welchem das Verkehrsmittel fahrplanmäßig die Station oder den Anlegeplatz des Wohnorts verläßt oder erreicht. Verspätungen kommen nur in Betracht, wenn sie mehr als eine Stunde betragen.

Bei anderen Reisen ist für den Antritt und die Beendigung der Reise der Zeitpunkt maßgebend, in welchem der Beamte die Wohnung, den Dienstraum usw. verläßt oder wieder betritt. Das gleiche gilt im Falle des Abs. 1, wenn die Eisenbahnstation oder der Anlegeplatz zwei Kilometer oder mehr von der Grenze des Wohnortes entfernt liegt.

§ 8. Zum Zwecke der Uebernachtung darf eine Eisenbahn- oder Schiffsreise, die nicht außergewöhnlich beschleunigt werden muß, nur unterbrochen werden, wenn der Geschäftsort und bei der Rückreise der Wohnort trotz vorschriftsmäßigen Antritts der Reise (§ 5) mit den bestehenden Verbindungen erst nach einer mindestens zwölfstündigen Reisezeit erreicht werden kann.

Ist bei einer Eisenbahnreise infolge der Benutzung eines Schlafwagens eine Ersparnis an Tagegeldern eingetreten, so wird dem Beamten der Preis für die Schlafwagenkarte erstattet.

Eine Schiffsreise darf, auch wenn die Voraussetzung des Abs. 1 vorliegt, zum Zwecke der Uebernachtung nicht unterbrochen werden, wenn an Bord Schlafeinrichtungen für Reisende vorhanden sind oder durch eine Ausschiffung die Reisedauer infolge ungünstiger weiterer Beförderungsgelegenheiten wesentlich verlängert werden würde.

Eine Landwegreise, die nicht außergewöhnlich beschleunigt werden muß, darf zum Zwecke der Uebernachtung unterbrochen werden, wenn mindestens 75 Kilometer Landweg zurückgelegt sind.

Wird die Reise zum Zwecke der Uebernachtung unterbrochen, so gelten für die Weiterreise am folgenden Tage die Bestimmungen des § 5.

Hat ein Beamter, obwohl die Voraussetzungen der Abs. 1, 3 und 4 nicht gegeben waren, die Reise zum Zwecke der Uebernachtung unterbrochen, so hat er dies in der Reisekostenrechnung zu begründen.

§ 9. Wird ein Beamter genötigt, aus privaten Rücksichten oder, weil er erkrankt, eine Dienstreise oder die dienstliche Tätigkeit während einer Dienstreise zu unterbrechen, so hat er dies der vorgesetzten Behörde tunlichst unverzüglich anzuzeigen.

Durch eine Unterbrechung aus privaten Rücksichten dürfen der Staatskasse keine Mehrkosten erwachsen.

§ 10. Eine Dienstreise und eine Urlaubsreise dürfen nur mit Zustimmung der vorgesetzten Behörde verbunden werden.

II. Voraussetzungen für die Gewährung von Reisekosten.

§ 11. Reisekosten (Tagegelder und Fahrkosten) werden gewährt, wenn die Entfernung von der Grenze des Wohnortes bis zur Mitte des Geschäftsorts (bei Versetzungsreisen bis zur Mitte des neuen Wohnorts) und die Entfernung von der Grenze des Geschäftsorts bis zur Mitte des Wohnorts (bei Versetzungsreisen von der Grenze des neuen bis zur Mitte des bisherigen Wohnorts) mindestens je zwei Kilometer betragen. Werden auf einer Dienstreise mehrere Geschäftsorte berührt, so werden Reisekosten gewährt, wenn zwischen dem Wohnort und einem der Geschäftsorte diese Entfernungen über die Mitte der übrigen Geschäftsorte in der einen wie in der anderen Reiserichtung mindestens je zwei Kilometer betragen (vgl. Beispiel 4).

Beträgt eine dieser Entfernungen weniger als zwei Kilometer, so werden notwendige Unkosten wie Brücken- und Fährgeld erstattet, die Auslagen für die Beförderung aber nur dann, wenn der Beamte durch außergewöhnliche Umstände genötigt war, eine Fahrgelegenheit zu benutzen.

Für die Berechnung der Entfernung (Abs. 1) ist die kürzeste fahrbare und in Ermangelung einer fahrbaren die kürzeste benutzbare Landwegstrecke und, soweit eine Landwegverbindung nicht vorhanden ist, die Luftlinie maßgebend. Die Feststellung erfolgt mit den im § 35 für Landwegstrecken angegebenen Hilfsmitteln.

Der Anspruch auf Reisekosten wird im Falle des Abs. 1 nicht dadurch ausgeschlossen, daß die Entfernung bei Benutzung der Eisenbahn, Kleinbahn oder des Schiffes weniger als zwei Kilometer beträgt.

§ 12. Als Wohnort gilt die hauptsächlich von Gebäuden oder eingefriedigten Grundstücken eingenommene Fläche eines Gemeinde- oder Gutsbezirkes, in der sich der Dienstraum (dienstlicher Wohnort) oder die Wohnung (tatsächlicher Wohnort) des Beamten befindet. Dabei gilt als Ortsgrenze die Außenlinie dieser Fläche ohne Rücksicht auf vereinzelte Ausbauten oder Anlagen. Eine solche Fläche gilt auch dann als einziger Ort, wenn für einzelne Teile besondere Ortsbezeichnungen üblich sind. Sind in einem Gemeinde- oder Gutsbezirke mehrere getrennt voneinander liegende geschlossene Ortschaften oder geschlossene Ortsteile vorhanden, so

ist jede Ortschaft und jeder Ortsteil für sich als ein Ort anzusehen. Hierbei gelten die durch öffentliche Anlagen, Gewässer, Festungswerke und Rayonbeschränkungen bewirkten Unterbrechungen des baulichen Zusammenhanges nicht als Trennung.

Liegt der Dienstraum oder die Wohnung des Beamten außerhalb eines solchen Ortes, so sind sie im Sinne dieser Bestimmungen als Wohnort anzusehen.

Die vorgesetzte Behörde bestimmt im Zweifelsfalle, welcher Dienstraum für die Bestimmung des dienstlichen Wohnorts maßgebend ist.

§ 13. Als Geschäftsort (Ort des Dienstgeschäfts) gilt die hauptsächlich von Gebäuden oder eingefriedigten Grundstücken eingenommene Fläche eines Gemeinde- oder Gutsbezirks, in der das Dienstgeschäft ausgeführt wird; § 12, Abs. 1, Satz 2 bis 5 finden entsprechende Anwendung. In sinngemäßer Weise bestimmt sich der Begriff des auswärtigen Uebernachtungsorts und des Urlaubsorts.

Liegt die Stelle, an der das Dienstgeschäft ausgeführt wird oder das auswärtige Nacht- oder Urlaubsquartier sich befindet, außerhalb eines solchen Ortes, so ist sie im Sinne dieser Bestimmungen als Geschäftsort, Uebernachtungsort oder Urlaubsort anzusehen.

§ 14. Wenn der Wohnort des Beamten als Anfangs- oder Endpunkt einer Dienstreise in Betracht kommt, ist darunter der dienstliche Wohnort zu verstehen.

Ist der tatsächliche, vom dienstlichen verschiedene Wohnort zugleich Geschäftsort oder ergibt sich unter Berücksichtigung der Bestimmungen des § 11 zwischen dem Geschäftsort und dem tatsächlichen Wohnort eine geringere Entfernung als zwei Kilometer, so bleibt der dienstliche Wohnort außer Betracht. Nötigen in diesem Falle dienstliche Gründe dazu, die Reise vom dienstlichen Wohnort aus anzutreten, so werden die Auslagen für die Beförderung erstattet; eine Belegung ist nicht erforderlich.

§ 15. Werden eine Dienstreise und eine Urlaubsreise miteinander verbunden, so werden Reisekosten nur für den dienstlich zurückgelegten Teil der Reise gewährt.

Als dienstlich zurückgelegt gilt:

1. beim Anschluß einer Urlaubsreise an eine Dienstreise die Strecke vom Wohnorte zum Geschäftsort und zurück;

2. beim Anschluß einer Dienstreise an eine Urlaubsreise die Strecke vom Urlaubsorte zum Geschäftsort und von diesem zum Wohnorte, soweit sie die Strecke übersteigt, die der Beamte auch ohne das Dienstgeschäft zur Rückkehr vom Urlaub hätte zurücklegen müssen;

3. bei Unterbrechung des Urlaubs durch eine Dienstreise die Strecke vom Urlaubsorte zum Geschäftsort und von diesem zu dem Orte, an dem der Beamte den weiteren Urlaub verbringt, die letztere Strecke aber nur, soweit sie nicht größer ist als die erstere;

4. in den Fällen 2 und 3, wenn der Auftrag zu dem Dienstgeschäft schon vor Antritt der Urlaubsreise erteilt und die Urlaubsreise mit Rücksicht darauf eingerichtet war, die Strecke vom Wohnorte zum Geschäftsort und zurück.

Erledigt der beurlaubte Beamte im Falle 3 das Dienstgeschäft am Wohnorte, so erhält er für den Aufenthalt dort keine Tagegelder. Erledigt er das Dienstgeschäft ohne Reise, zum Beispiel am Urlaubsorte selbst oder unter Berücksichtigung der Bestimmungen des § 11 in geringerer Entfernung als zwei Kilo-

meter von ihm, so erhält er nur Tagegelder für die zur Erledigung des Dienstgeschäfts erforderliche Zeit.

§ 16. Die Gänge eines Beamten zwischen seinem Wohnort und seiner regelmäßigen Dienststätte gelten nicht als Dienstreisen, auch wenn die Entfernung zwei Kilometer oder mehr beträgt.

Auch die in Ausübung des regelmäßigen Dienstes ständig wiederkehrenden Gänge eines Beamten gelten nicht als Dienstreisen. Die Feststellung und die Entscheidung darüber, ob die Zurücklegung einer Strecke als ein solcher Gang anzusehen ist, erfolgt im Zweifelsfalle durch den Verwaltungschef.

Benutzt der Beamte in den Fällen der Abs. 1 und 2 mit Zustimmung der vorgesetzten Behörde zur Beschleunigung die vorhandenen regelmäßigen Fahrgelegenheiten, so werden ihm die Auslagen für die Beförderung erstattet; eine Belegung ist nicht erforderlich.

§ 17. Wird eine Dienstreise oder die dienstliche Tätigkeit während einer Dienstreise durch besondere Umstände, die nicht auf privaten Rücksichten beruhen, oder durch Sonn- oder Feiertage oder durch Krankheit des Beamten unterbrochen, so erhält der Beamte auch für die Zeit der Unterbrechung Tagegelder. Solche Unterbrechungen sind in der Reisekostenrechnung zu begründen.

Stehen dienstliche Gründe oder die bestehenden Verbindungen der Rückkehr zum Wohnorte nicht entgegen und ist im Falle der Erkrankung der Beamte außerdem reisefähig, so werden, gleichgültig, ob der Beamte zurückgereist ist oder nicht, Tagegelder für die Zeit der Unterbrechung oder Reisekosten für die Reise zum Wohnort und zurück gewährt, je nachdem es für die Staatskasse günstiger ist. Das gleiche gilt unter den gleichen Voraussetzungen, wenn der Beamte bei einer mehrere Tage erfordernden Diensttätigkeit täglich zum Wohnorte zurückkehren kann. Soweit in diesen Fällen Eisenbahnstrecken oder Schiffstrecken in Betracht kommen, wird der Vergleichsberechnung, wenn für den Beamten verschiedene Kilometersätze vorgesehen sind, der höhere Kilometersatz zugrunde gelegt. Stellt sich dabei die Reise zum Wohnort und zurück billiger, so werden, wenn der Beamte zum Wohnorte tatsächlich zurückgekehrt ist, die Fahrkosten nach der Wagen- oder Schiffsklasse, für die der Fahrpreis bezahlt ist, unter Berücksichtigung der §§ 24 ff., sonst nach § 26, Satz 2 gewährt.

§ 18. Unter Zugang und Abgang wird die Zurücklegung des Weges zu und von der Eisenbahnstation, der Haltestelle der Kleinbahn oder dem Anlege- oder Liegeplatz des Schiffes an einem der in den §§ 12 und 13 bezeichneten Orte verstanden.

Die Zurücklegung dieses Weges gilt nicht als Zugang oder Abgang, wenn die Eisenbahnstation, die Haltestelle der Kleinbahn oder der Anlege- oder Liegeplatz des Schiffes zwei Kilometer oder mehr von der Ortsgrenze entfernt ist. An einem Geschäftsort, an dem nicht übernachtet wird, gilt die Zurücklegung dieses Weges auch dann nicht als Zugang oder Abgang, wenn die im Satz 1 genannten Punkte außerhalb der Ortsgrenze liegen und an die Zurücklegung dieses Weges eine Landwegstrecke unmittelbar anschließt.

Ein Zugang oder Abgang ist nicht vorhanden, wenn die Reise bei Eisenbahnreisen unmittelbar vom Bahngebiete, bei Schiffsreisen unmittelbar vom Anlege- oder Liegeplatz oder vom Ufer oder vom Gebiete der Strom- oder Hafenanlagen aus unternommen

oder dort beendet wird oder von dort aus, ohne daß diese Gebiete verlassen werden, fortgesetzt wird.

§ 19. Unter unentgeltlich gestellten Verkehrsmitteln werden solche verstanden, deren Kosten aus staatlichen Kassen bestritten werden, und solche, die sonst dem Beamten zur unentgeltlichen Benutzung oder Mitbenutzung eingeräumt werden.

III. Berechnung der Reisekosten.

1. Berechnung der Tagegelder.

§ 20. Der Tag der Abreise und der Tag der Ankunft werden als Reisetage berechnet, unbeschadet der Pflicht des Beamten, die Reisetage möglichst auch zur Erledigung der Dienstgeschäfte zu benutzen.

§ 21. Tagegelder können für denselben Tag nur einmal gewährt werden, auch wenn mehrere Reisen ausgeführt werden. Die ermäßigten Tagegelder für Reisen, die an demselben Tage angetreten und beendet werden, oder die sich auf zwei Tage erstrecken und innerhalb 24 Stunden beendet werden, sind auch dann nur einmal zu zahlen, wenn mehrere Reisen innerhalb dieser Zeiträume ausgeführt werden.

Ist nach einer Sonderbestimmung ein geringerer Tagegeldersatz als nach dem Reisekostengesetze vorgesehen, so kann in den Fällen des Abs. 1 die vorgesetzte Behörde, wenn nach ihrem pflichtmäßigen Ermessen der geringere Tagegeldersatz nicht ausreichend erscheint, ihn bis zum Betrage der Sätze des Reisekostengesetzes erhöhen.

§ 22. Bezieht ein Beamter, der vorübergehend außerhalb seines Wohnorts beschäftigt wird, die vollen Tagegelder, so erhält er bei weiteren Dienstreisen daneben keine Tagegelder. Bezieht er für die Dauer einer derartigen Beschäftigung ermäßigte Tagegelder oder eine Pauschvergütung, so erhält er bei weiteren Dienstreisen daneben die gesetz- oder verordnungsmäßigen Tagegelder unverkürzt.

§ 23. Sind einem Beamten für die Zeit seines Aufenthalts außerhalb des Reichsgebiets erhöhte Tagegelder bewilligt, so erhält er für den Tag des Ueberganges von dem Reichsgebiet in das Ausland die erhöhten, für den Tag der Rückkehr in das Reichsgebiet die niedrigeren Tagegelder. Erfolgt der Uebergang von dem Reichsgebiet in das Ausland und die Rückkehr in das Reichsgebiet an demselben Tage, so werden die erhöhten Tagegelder gezahlt.

2. Berechnung der Fahrkosten.

§ 24. Der Berechnung der Fahrkosten ist in der Regel der von dem Beamten tatsächlich eingeschlagene Weg zugrunde zu legen. Der Beamte ist verpflichtet, denjenigen Weg zu wählen, welcher sich für die Staatskasse unter Berücksichtigung der Tagegelder als der möglichst günstige darstellt, mit den bestehenden Verbindungen nach dem Zwecke der Reise und den Umständen des einzelnen Falles benutzt werden konnte und dessen Benutzung auch der Verkehrssitte entspricht. Ein Umweg ist bei der Berechnung der Fahrkosten nur dann zu berücksichtigen, wenn durch ihn eine im dienstlichen Interesse liegende Zeitersparnis erzielt oder eine Unterbrechung der Reise vermieden ist. Zum Nachweise, daß der Umweg gemacht ist, genügt die Versicherung des Beamten; die Notwendigkeit des Umwegs ist in der Reisekostenrechnung zu be-

gründen. Hat der Beamte aus anderen Gründen einen Umweg gemacht, so darf er ihn nicht in Rechnung stellen.

§ 25. Hat ein Beamter bei einer Strecke, die mit der Eisenbahn oder dem Schiffe zurückgelegt werden kann, einen anderen Weg eingeschlagen als den, welcher nach § 24 der Berechnung der Fahrkosten zugrunde zu legen ist, so richtet sich der Kilometersatz nach derjenigen Wagen- oder Schiffsklasse, für welche der Fahrpreis auf der von dem Beamten tatsächlich zurückgelegten Strecke bezahlt ist.

Ist auf dieser Strecke der Fahrpreis für verschiedene Wagen- oder Schiffsklassen bezahlt, so wird, wenn für den Beamten verschiedene Kilometersätze vorgesehen sind, bei der Berechnung der Fahrkosten der höhere Kilometersatz auf die gleiche Entfernung gewährt, für die der höhere Fahrpreis bezahlt ist. Im übrigen wird der niedrigere Kilometersatz gewährt.

§ 26. Soweit ein Beamter bei einer Strecke, die mit der Eisenbahn oder dem Schiffe zurückgelegt werden kann, die Eisenbahn oder das Schiff nicht benutzt hat, bleibt die tatsächlich zurückgelegte Strecke außer Betracht. Er erhält Fahrkosten nur für die Strecke, die er mit der Eisenbahn oder dem Schiffe hätte zurücklegen können, und zwar, wenn für ihn verschiedene Kilometersätze vorgesehen sind, nach dem niedrigeren Kilometersatze. Nur wenn der Beamte dabei statt der Eisenbahn oder des Schiffes ein unentgeltlich gestelltes Verkehrsmittel benutzt hat, dessen Kosten aus staatlichen Kassen bestritten werden, erhält er auch für die Strecke, die er mit der Eisenbahn oder dem Schiffe hätte zurücklegen können, keine Fahrkosten.

§ 27. Soweit ein Beamter auf einer Strecke, die nicht mit der Eisenbahn, der Kleinbahn oder dem Schiffe zurückgelegt werden kann, ein unentgeltlich gestelltes Verkehrsmittel, dessen Kosten nicht aus staatlichen Kassen bestritten werden, benutzt hat, erhält er für das Kilometer als Entschädigung für Nebenkosten die Hälfte des im § 3, Abs. 1, Nr. 2, des Reisekostengesetzes vorgesehenen Fahrkostensatzes.

Allerhöchste Anordnungen über die Vergütung für Reisen mit den aus Kronfideikommißfonds bezahlten Verkehrsmitteln bleiben unberührt.

§ 28. Haben auf einer Strecke, die nicht mit der Eisenbahn, der Kleinbahn oder dem Schiffe zurückgelegt werden kann, mehrere Beamte gemeinschaftlich dasselbe Verkehrsmittel benutzt und ist das Verkehrsmittel von einem oder mehreren der an der Dienstreise beteiligten Beamten den übrigen zur unentgeltlichen Benutzung oder Mitbenutzung eingeräumt worden, so erhalten die Beamten, welche die Kosten des Verkehrsmittels tragen, an Fahrkosten 30 Pf. für das Kilometer. Die Vergütung der übrigen Beamten bestimmt sich nach § 27.

§ 29. Die im § 3, Abs. 3 des Reisekostengesetzes festgesetzte Vergütung für Zugang und Abgang wird nur für den Zugang und Abgang am Wohnort oder an einem auswärtigen Uebernachtungsorte gewährt. Hierbei gilt als Wohnort auch der Urlaubsort.

Erfolgt der Zu- oder Abgang im Falle des Abs. 1 mit einem unentgeltlichen Verkehrsmittel, so wird die Vergütung nicht gewährt. Werden die Kosten dieses Verkehrsmittels nicht aus staatlichen Kassen bestritten, so wird als Entschädigung für Nebenkosten die Hälfte der im § 3, Abs. 3 des Reisekostengesetzes vorgesehenen Vergütung für Zu- oder Abgang gewährt.

§ 30. Für den Zugang und Abgang am Geschäftsorte wird, unbeschadet der Bestimmung des § 37, eine Vergütung nicht gewährt. Ebenso wird, wenn an einem Orte mehrere Eisenbahnstationen, Haltestellen der Kleinbahn oder Anlege- oder Liegeplätze für Schiffe sich befinden, für den Uebergang des Beamten von einem dieser Punkte zum anderen, unbeschadet der Bestimmung des § 37, eine Vergütung nicht gewährt. Ob an einem Orte mehrere Eisenbahnstationen oder Anlegeplätze sich befinden, entscheidet die Angabe des Reichskursbuchs.

§ 31. Gilt die Zurücklegung des im § 18, Abs. 1 bezeichneten Weges nach § 18, Abs. 2 nicht als Zu- oder Abgang, so werden dafür Fahrkosten gewährt. Wenn in diesem Falle die Strecke mit der Straßenbahn zurückzulegen ist, werden die Auslagen für die Beförderung mit der Straßenbahn erstattet (§ 32). Am Wohnort und am auswärtigen Uebernachtungsorte sind dabei mindestens Beträge zu gewähren, die der gesetz- oder verordnungsmäßigen Vergütung für Zu- oder Abgang gleichkommen.

Ist im Falle des § 18, Abs. 3 ein Zu- oder Abgang am Wohnort oder am auswärtigen Uebernachtungsorte nicht vorhanden, so können einem Beamten, der für die Reise wegen Unentgeltlichkeit des Verkehrsmittels keine Kilometervergütung erhält, Auslagen bis zur Höhe der halben im § 3, Abs. 3 des Reisekostengesetzes vorgesehenen Vergütung für Zu- oder Abgang erstattet werden; eine Belegung ist nicht erforderlich.

§ 32. Bei Reisen mit der Straßenbahn werden nur die Auslagen für die Beförderung und bis zur Höhe der gesetz- oder verordnungsmäßigen Vergütung auch die Auslagen für Zu- und Abgang am Wohnort und am auswärtigen Uebernachtungsort erstattet. Eine Belegung ist nicht erforderlich.

In der Reisekostenrechnung sind die Straßenbahnstrecken besonders anzugeben.

§ 33. Ist für eine Strecke, die mit einer Kleinbahn hätte zurückgelegt werden können, ein anderes Verkehrsmittel benutzt, so wird die etwa höhere Entschädigung dafür gewährt, wenn nach dem Zwecke der Reise und den Umständen des einzelnen Falles die Benutzung der Kleinbahn der Verkehrssitte nicht entsprochen hätte, insbesondere wenn die Benutzung der Kleinbahn im Interesse einer angemessenen Erledigung der Reise ungeeignet gewesen wäre.

Als Fälle letzterer Art gelten:

1. wenn durch die Benutzung eines anderen Verkehrsmittels als der Kleinbahn eine im dienstlichen Interesse liegende Zeitersparnis erzielt wird;

2. wenn dadurch eine zweckmäßigere Zeiteinteilung bei der Erledigung der auswärtigen Dienstgeschäfte ermöglicht wird;

3. wenn sich die Kleinbahn zur Beförderung des notwendigen Gepäcks nicht eignet;

4. wenn nach der Entscheidung der vorgesetzten Behörde die Kleinbahn mit Rücksicht auf die dienstliche Stellung des Beamten nicht als ein angemessenes Verkehrsmittel erachtet werden kann. Führt eine Kleinbahn mehrere Wagenklassen, so ist ihre Benutzung mit der dienstlichen Stellung des Beamten stets vereinbar.

Hat der Beamte die Kleinbahn nicht benutzt, so hat er die Gründe dafür in der Reisekostenrechnung anzugeben.

§ 34. Für die Berechnung der Fahrkosten ist bei Eisenbahn- oder Schiffstrecken die Entfernung von Eisenbahnstation oder

Anlege- oder Liegeplatz des Schiffes zu Eisenbahnstation oder Anlege- oder Liegeplatz, bei Landwegstrecken die Entfernung von Ortsmitte zu Ortsmitte maßgebend.

Sind mehrere Eisenbahnstationen oder Anlegeplätze an einem Orte vorhanden, so ist der letzte dieser Punkte des Antrittsorts und der erste des Endorts der Berechnung zugrunde zu legen. Nähere oder abweichende Bestimmungen für einzelne Orte können von dem Verwaltungschef in Gemeinschaft mit dem Finanzminister erlassen werden.

Bei der Berechnung der Fahrkosten für Landwegstrecken tritt an die Stelle der Ortsmitte, wenn der Anfangs- oder Endpunkt der Landwegstrecke außerhalb eines Ortes liegt, dieser Anfangs- oder Endpunkt.

§ 35. Für die Feststellung der Entfernungen bei Eisenbahnstrecken, Kleinbahnstrecken und Schiffstrecken sind die Angaben des Reichskursbuchs maßgebend. Sind bei Kleinbahnstrecken die Entfernungen aus dem Reichskursbuche nicht ersichtlich, so entscheiden die von den Kleinbahnunternehmungen bekanntgemachten Fahrpläne oder Entfernungstafeln oder, wenn diese fehlen, die Auskunft der Genehmigungs- oder Aufsichtsbehörde. Bei Landwegstrecken werden die Angaben der Post- und Eisenbahnkarte des Deutschen Reichs zugrunde gelegt.

Ist die Feststellung der Entfernungen mit diesen Hilfsmitteln nicht möglich, so treten an ihre Stelle die amtlichen Entfernungskarten oder, wenn diese fehlen, die Bescheinigungen sachkundiger Behörden, bei Seereisen die Post- und Eisenbahnkarte des Deutschen Reichs oder die vom Reichspostamte bearbeitete Karte der großen Postdampfschiffslinien im Weltverkehr und bei sonstigen Dienstreisen außerhalb des Reichsgebiets die Bescheinigungen der Kaiserlichen Gesandtschaften und Konsulate.

§ 36. Bei Reisen, die teils mit der Eisenbahn oder dem Schiffe, teils auf dem Landweg auszuführen sind, werden die Eisenbahn- oder Schiffstrecken einerseits und die Landwegsstrecken anderseits besonders berechnet und für sich abgerundet.

§ 37. Auslagen des Beamten für die Beförderungs von Akten, Karten, Geräten usw., deren er zur Erledigung des Dienstgeschäfts bedarf, werden gesondert erstattet.

Haben die bestimmungsmäßigen Fahrkosten, einschließlich der Vergütung für Zu- und Abgang, nicht ausgereicht, um die gesamten Kosten der Beförderung des Beamten und des zu seinem persönlichen Gebrauche bestimmten Gepäcks zu decken, so werden ihm die Mehrauslagen erstattet. Der Beamte hat zu diesem Zwecke seine Auslagen für die Beförderung nach den einzelnen Arten summarisch geordnet anzugeben; eine Belegung ist nicht erforderlich.

3. Festsetzung anderweitiger Beträge an Stelle der Reisekosten.

§ 38. Die Festsetzung anderweitiger Beträge an Stelle der gesetz- oder verordnungsmäßigen Tagegelder und Fahrkosten (§ 9 des Reisekostengesetzes) kann darin bestehen, daß entweder für die einzelne Reise oder einen Teil der Reise der gesetz- oder verordnungsmäßige Tagegeldersatz und Kilometersatz oder nur einer von beiden ermäßigt oder eine die Reisekosten der einzelnen Reise oder eines Teiles der Reise umfassende Pauschvergütung gewährt wird oder daß für alle oder nur für bestimmte Reisen innerhalb eines Zeitraumes eine Pauschsumme bewilligt wird oder daß nur die baren Auslagen erstattet werden.

IV. Vorschuß und Reisekostenrechnung.

§ 39. Dem Beamten, der eine Dienstreise auszuführen hat, kann auf seinen Antrag in den Grenzen der ihm zustehenden Reisekosten ein Vorschuß gezahlt werden.

Ist ein Vorschuß erhoben, so ist der Betrag und die Kasse, die ihn gezahlt hat, in der Reisekostenrechnung anzugeben.

§ 40. Die Reisekosten werden dem Beamten auf Grund einer besonderen Berechnung gezahlt, die, soweit der Verwaltungschef nicht ein anderes bestimmt, nach dem anliegenden Muster aufzustellen ist. Der Beamte ist für die Richtigkeit der Angaben in der von ihm zu unterzeichnenden Reisekostenrechnung verantwortlich.

Die zuständige Dienststelle hat die Richtigkeit des Inhalts der Reisekostenrechnung zu bestätigen. Sie erkennt damit gleichzeitig an, daß die Reise notwendig und daß die Art der Ausführung und die Dauer angemessen war.

V. Schlußbestimmungen.

§ 41. Diese Bestimmungen treten am 1. Oktober 1910 in Kraft.

Auf Reisen, die vor dem 1. Oktober angetreten und an diesem Tage oder später beendet werden, sind sie nicht anzuwenden.

§ 42. Bei Reisen außerhalb des Reichsgebiets sind diese Bestimmungen anzuwenden, soweit nicht die besonderen Verhältnisse des Auslandes entgegenstehen. Wieweit dies zutrifft, entscheidet die Dienststelle, welche die Richtigkeit der Reisekostenrechnung bestätigt.

Bei Reisen der gesandtschaftlichen Beamten gelten diese Bestimmungen, soweit sich nicht aus den für die Reisen dieser Beamten bestehenden besonderen Vorschriften ein anderes ergibt oder durch die besonderen Verhältnisse des Auslandsdienstes Abweichungen bedingt werden; insbesondere sind die Bestimmungen, welche sich auf die Benutzung von Kleinbahnen und von unentgeltlich gestellten Verkehrsmitteln beziehen, nicht anzuwenden.

Berlin, den 24. September 1910.

Königliches Staatsministerium.

v. Bethmann Hollweg. v. Tirpitz. Delbrück. Beseler. v. Breitenbach. Sydow. v. Trott zu Solz. v. Heeringen. Frhr. von Schorlemer. v. Dallwitz. Lentze.

Reisekostenrechnung

für die auf Grund der Verfügung de ..... vom ..... von dem Unterzeichneten ausgeführte Dienstreise.

Zeit der Ausführung Monat/Tag	Zeitpunkt a) des Antritts, b) der Beendigung der Reise	Zahl der Tage: mit vollen Tagegeldern	Zahl der Tage: mit ermäßigten Tagegeldern [1]	Zahl der Zeitabschnitte bis zu 24 Stunden mit dem 1½fachen Satze [2]	Reiseweg und Angabe der Dienstgeschäfte	Strecke, die mit der Eisenbahn, nebenbahnähnlichen Kleinbahn oder dem Schiffe zurückgelegt werden kann: Bezahlte Wagen- oder Schiffsklasse [3]	Strecke, die mit der Eisenbahn, nebenbahnähnlichen Kleinbahn oder dem Schiffe zurückgelegt werden kann: Entfernung km	Landweg: Kilometersatz [4]	Landweg: Entfernung km	Zugang und Abgang am Wohnort und am auswärtigen Uebernachtungsorte bei Reisen mit der Eisenbahn, nebenbahnähnlichen Kleinbahn oder dem Schiffe [5] [6]

[1]) Wenn die Dienstreise an demselben Tage angetreten und beendet wird (§ 1 Abs. 2 des Reisekostengesetzes).
[2]) Wenn die Dienstreise sich auf 2 Tage erstreckt und innerhalb 24 Stunden beendet wird (§ 1 Abs. 3 a. a. O.).
[3]) In dieser Spalte ist die bezahlte Schiffsklasse durch Beifügung eines S zu kennzeichnen. Ist die Kleinbahn oder das Schiff nicht benutzt worden (§ 26 Ausf.-Best.), so ist dies durch eine Null zu kennzeichnen; der Beamte erhält dann den für ihn vorgesehenen niedrigeren Kilometersatz (vgl. aber § 26 Satz 3).
[4]) In dieser Spalte ist der volle Kilometersatz mit v, der ermäßigte bei gemeinschaftlicher Fahrt (§ 3 Abs. 5 R. K. G.) mit g und die Entschädigung für Nebenkosten bei unentgeltlichem Verkehrsmittel (§ 27 Ausf.-Best.) mit u zu kennzeichnen.
[5]) In dieser Spalte ist jeder Zugang und jeder Abgang besonders aufzuführen.
[6]) Der Zu- oder Abgang mit einem unentgeltlichen Verkehrsmittel (§ 29 Abs. 2 Ausf.-Best.) ist mit Null oder ½ zu kennzeichnen, je nachdem die Kosten des Verkehrsmittels aus staatlichen Kassen bestritten werden oder nicht.

Berechnung der Tagegelder und Fahrkosten.

	Geldbetrag ℳ	₰
I. Tagegelder, volle, für ..... Tage, je ..... ℳ		
„ ermäßigte, „ ... „ „ ... „		
„ 1½ fache, für ..... mal 24 Stunden, „ ..... „		
Auslandstagegelder für ... Tage, „ ... „		
II. Fahrkosten für Eisenbahn, nebenbahnähnliche Kleinbahn oder Schiff		
„ „ „ ..... km zu je ..... ₰		
„ „ „ ..... „ „ „ ..... „		
„ „ „ ..... „ „ „ ..... „		
„ „ Landweg ..... „ „ „ ..... „		
„ „ „ ..... „ „ „ ..... „		
„ „ „ ..... „ „ „ ..... „		
„ „ Mitnahme eines Dieners [1]) km zu je .		
Zugänge und Abgänge . . . . . „ „ ..... „		
„ „ „ . . . . . „ „ ..... „		
II. Auslagen bei Benutzung der Straßenbahn:		
1. für Fahrt		
2. „ Zugang und Abgang		
3. „ Mitnahme eines Dieners [1])		

Auf obigen Betrag habe ich einen Vorschuß von ... ℳ aus der ..... Kasse erhalten.

[2])

N., den .....

(Name und Dienststellung des Beamten, der die Reise ausgeführt hat).

Nach den Entfernungen, den Sätzen und rechnerisch richtig (berichtigt auf ..... ℳ ..... ₰).

N., den .....

(Name und Dienststellung des Rechnungsbeamten.)

Die Richtigkeit wird bestätigt.

Die ..... Kasse wird angewiesen, den vorstehenden Betrag mit ..... ℳ ..... ₰, in Worten ....., zu zahlen und bei Kapitel ... Titel ... des Etats für 19 ... zu verrechnen.

N., den .....

(Behörde, Unterschrift.)

An die ..... Kasse.

Quittung.

Betrag erhalten.

N., den .....

(Unterschrift.)

---

[1]) Die im § 1 unter I und II des Reisekostengesetzes genannten Beamten.

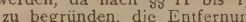
[2]) Besondsre Begründungen (vgl. §§ 5, 6, 8, 17, 24, 33, 37 der Ausführungsbetimmungen).

Beispiele.

I. Zu §§ 11 bis 13 und § 34.

1.

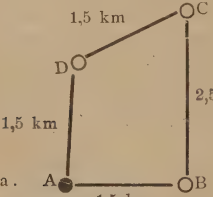
Die Dienstreise wird von der außerhalb eines Ortes liegenden Wohnung A des Beamten nach dem Geschäftsorte B ausgeführt. Dann werden, da nach §§ 11 bis 13, um den Anspruch auf Reisekosten zu begründen, die Entfernung von der Grenze des Ortes B nach A zwei Kilometer oder mehr betragen muß, Reisekosten nicht gewährt, wenn diese Entfernung geringer ist als zwei Kilometer, auch wenn die Mitte von B zwei Kilometer oder mehr von A entfernt ist.

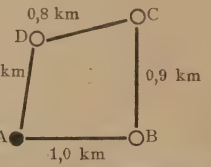
2. 

Das gleiche gilt, wenn von dem Wohnort A aus ein Dienstgeschäft an der außerhalb eines Ortes liegenden Stelle B vorgenommen wird (§ 11, Abs. 1 und 3, § 13, Abs. 2).

3.

Liegt sowohl die Wohnung des Beamten als auch die Stelle des Dienstgeschäfts außerhalb eines Ortes, so entscheidet die Entfernung zwischen diesen beiden Punkten (§ 11, Abs. 1 und 3, § 12, Abs. 2, § 13, Abs. 2).

4a. 

b. 

Die Reise wird von der außerhalb eines Ortes liegenden Wohnung A des Beamten nach dem Geschäftsorte B und von B nach dem Geschäftsorte C, von C nach dem Geschäftsorte D und von D nach A ausgeführt.

Reisekosten werden gewährt, wenn wenigstens bei einem der Geschäftsorte die Entfernung von der Ortsgrenze nach A in der einen wie in der anderen Reiserichtung, das heißt sowohl über die Mitte der vorher berührten als auch über die Mitte der nachher berührten Geschäftsorte, mindestens zwei Kilometer beträgt (§ 11, Abs. 1, Satz 2).

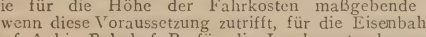
In dem Beispiel a liegt diese Voraussetzung nicht bei B und D, wohl aber bei C vor; deshalb sind Reisekosten zu gewähren. In dem Beispiele b liegen diese Voraussetzungen weder bei B noch bei C noch bei D vor; deshalb sind keine Reisekosten zu gewähren.

5.

Die Reise wird vom Wohnort A mit der Eisenbahn nach dem Orte B ausgeführt und von B auf dem Landwege nach dem Geschäftsorte C fortgesetzt.

Reisekosten werden gewährt, wenn sowohl die Entfernung von der Grenze des Ortes A nach der Mitte des Ortes C als auch diejenige von der Grenze des Ortes C nach der Mitte des Ortes A mindestens zwei Kilometer beträgt (§ 11, Abs. 1 und 3).

Die für die Höhe der Fahrkosten maßgebende Entfernung wird, wenn diese Voraussetzung zutrifft, für die Eisenbahnstrecke von Bahnhof A bis Bahnhof B, für die Landwegstrecke von der Mitte des Ortes B nach der Mitte des Ortes C berechnet (§ 34, Abs. 1).

6.


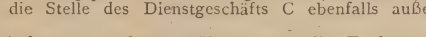
Der Anfangspunkt der Landwegstrecke (Bahnhof B) liegt außerhalb, die Stelle des Dienstgeschäfts C ebenfalls außerhalb eines Ortes.

Reisekosten werden gewährt, wenn die Entfernung von der Grenze des Ortes A nach C zwei Kilometer mindestens beträgt (§ 11, Abs. 1 und 3, § 13, Abs. 2).

Die für die Höhe der Fahrkosten maßgebende Entfernung wird für die Eisenbahnstrecke von Bahnhof A nach Bahnhof B (§ 34, Abs. 1), für die Landwegstrecke von Bahnhof B nach C (§ 34, Abs. 3) berechnet.

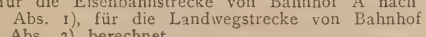
Wegen einer Vergütung für Abgang in B unter Ausschluß der Fahrkosten für die Strecke von Bahnhof B nach der Mitte des Ortes B vergleiche Beispiel 9a.

II. Zu §§ 18, 29, 30, 31, 34. (Zugang und Abgang.)

7.


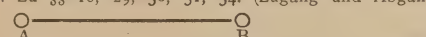
Der Bahnhof des Wohnorts A und der Bahnhof des auswärtigen Uebernachtungsorts B liegen innerhalb des Ortes oder in geringerer Entfernung als zwei Kilometer von der Ortsgrenze.

Es wird ein Zugang in A und ein Abgang in B vergütet (§ 18, Abs. 1, § 29, Abs. 1).

8.


Der Bahnhof A liegt zwei Kilometer oder mehr von der Grenze des Ortes A entfernt.

Es wird in A kein Zugang vergütet. Für den Weg zum Bahnhofe werden Fahrkosten gezahlt oder die Straßenbahnauslagen erstattet. Ist A Wohnort oder auswärtiger Uebernachtungsort, so wird mindestens ein Betrag gewährt, welcher der gesetz- oder verordnungsmäßigen Vergütung für Zugang gleichkommt (§ 18, Abs. 2, Satz 1, § 31, Abs. 1).

9.


Der Beamte übernachtet in B und setzt die Reise nach C auf dem Landwege fort.

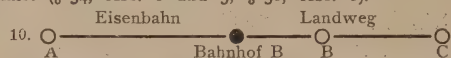
a) Der Bahnhof B liegt weniger als zwei Kilometer von der Grenze des Ortes B entfernt.

In diesem Falle wird für den Weg vom Bahnhofe B nach dem Orte B die Vergütung für Abgang gewährt (§ 18, Abs. 1, § 29,

Abs. 1). Die für die Höhe der Fahrkosten für den Landweg maßgebende Entfernung wird von der Mitte des Ortes B nach der Mitte des Ortes C berechnet (§ 34, Abs. 1).

b) Der Bahnhof B liegt zwei Kilometer oder mehr von der Grenze des Ortes B entfernt. In diesem Falle wird eine Vergütung für Abgang nicht gewährt (§ 18, Abs. 2, Satz 1). Die für die Höhe der Fahrkosten maßgebende Entfernung wird von dem Bahnhofe B über den Ort B nach der Mitte des Ortes C berechnet (§ 34, Abs. 1 und 3, § 31, Abs. 1).

10.



Der Beamte übernachtet nicht in B, sondern erledigt dort nur ein Dienstgeschäft und setzt die Reise auf dem Landwege nach C fort. Der Bahnhof B liegt weniger als zwei Kilometer von der Grenze des Ortes B entfernt.

In diesem Falle wird für den Weg vom Bahnhof B nach dem Orte B keine Vergütung für Abgang gewährt (§ 18, Abs. 2, Satz 2). Die für die Höhe der Fahrkosten für den Landweg maßgebende Entfernung wird von dem Bahnhofe B über B nach der Mitte des Ortes C berechnet (§ 34, Abs. 1 und 3).

Reisekosten der Staatseisenbahnbeamten.

(Ministerial-Erlaß vom 1. Oktober 1910. — V.K. 15. 441.)

In Ausführung der §§ 1, 3 und 13 des Gesetzes, betreffend die Reisekosten der Staatsbeamten, vom 26. Juli 1910 (G.-S. 150, E.-V.-Bl. S. 199) wird unter Aufhebung der Erlasse vom 21. Oktober 1897 (E.-V.-Bl. S. 363), vom 25. April 1902 (E.-V.-Bl. S. 177) und vom 1. April 1905 (E.-V.-Bl. S. 171) nachstehendes bestimmt:

1. Die Staatseisenbahnbeamten erhalten bei Dienstreisen, unbeschadet der Bestimmungen in den §§ 3 bis 8 der Allerhöchsten Verordnung, betreffend die Tagegelder und Reisekosten der Staatseisenbahnbeamten, vom 12. Oktober 1897 (G.-S. S. 415) — in der Fassung der Allerhöchsten Verordnung vom 22. Juli 1905 (G.-S. S. 323) — Tagegelder nach folgenden Sätzen:

a) Präsidenten des Zentralamts und der Direktionen 22 M.;

b) Mitglieder des Zentralamts und der Direktionen, Vorstände der Betriebs-, Maschinen- und Werkstätteninspektionen, Vorstände der Abnahmeämter, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren, Bauinspektoren, etatsmäßige Regierungsbaumeister, der Direktor der Eisenbahn-Versuchsanstalt in Berlin, Rechnungsdirektoren, Vorstände der Verkehrsinspektionen, der Vorstand des Wagenamts in Essen (Ruhr), Telegrapheninspektoren, die aus mittleren Beamten hervorgegangenen Vorstände von Betriebs-, Maschinen- und Werkstätten-Nebeninspektionen, Chemiker und Hauptkassenrendanten 15 M.;

c) Ingenieure, Landmesser, Hauptkassenkassierer, technische Eisenbahnsekretäre, technische Rechnungsrevisoren, bau- und maschinentechnische Eisenbahnbetriebsingenieure, technische Betriebskontrolleure, Oberbaukontrolleure, Betriebsmaschinenkontrolleure, Oberbahnmeister, Werkstättenvorsteher, nichttechnische Eisenbahn-

sekretäre, Betriebskontrolleure, Verkehrskontrolleure, Rechnungsrevisoren, Obermaterialienvorsteher, Oberbahnhofsvorsteher, Obergütervorsteher, Oberkassenvorsteher 12 M.;

d) Bahnhofsvorsteher, Gütervorsteher, Kassenvorsteher, Materialienvorsteher, Bahnmeister I. Klasse, Werkmeister, Schiffskapitäne I. Klasse, Betriebssekretäre (technische und nichttechnische), technische Bureauassistenten, Bahnmeister, Eisenbahnassistenten, Bahnhofsverwalter, Materialienverwalter, Schiffskapitäne, Kanzlisten, Zeichner, Lokomotivführer, Schiffsmaschinisten, zweite Seemaschinisten, Maschinisten bei elektrischen Anlagen, Zugführer, Steuermänner, Bootsmänner 8 M.;

e) Werkführer, Wagenmeister, Schirrmeister, Telegraphisten, Lademeister, Bahnhofsaufseher, Unterassistenten, Fahrkartenausgeber, Maschinenwärter bei elektrischen Anlagen, Seemaschinenwärter, Maschinenwärter, Weichensteller I. Klasse, Packmeister, Magazinaufseher, Fahrkartendrucker, Brückengeldeinnehmer 6 M.;

f) Triebwagenführer, Lokomotivheizer, Schiffsheizer, Bureaudiener, Wagenwärter, Rottenführer, Weichensteller, Eisenbahngehilfen, Eisenbahngehilfinnen, Brückenwärter, Kranmeister, Stationsschaffner (Pförtner und Bahnsteigschaffner), Schirrmänner, Schaffner, Matrosen, Bahnwärter, Nachtwächter, Kranwärter 4 M.

Wird die Dienstreise an demselben Tage angetreten, und beendet, so erhalten die Beamten unter a 15 M., unter b 12 M., unter c 9 M., unter d 6 M., unter e 4,50 M., unter f 3 M.

Erstreckt sich die Dienstreise auf zwei Tage und wird sie innerhalb 24 Stunden beendet, so erhalten die Beamten unter a 33 M., unter b 22,50 M., unter c 18 M., unter d 12 M., unter e 9 M., unter f 6 M.

2. An Fahrkosten für das Kilometer, einschließlich der Kosten der Gepäckbeförderung, erhalten, unbeschadet der Bestimmungen im § 5 des Gesetzes vom 26. Juli 1910 (G.-S. S. 150) und in den §§ 2 bis 8 der Allerhöchsten Verordnung vom 12. Oktober 1897 (G.-S. S. 415) — in der Fassung der Allerhöchsten Verordnung vom 22. Juli 1905 (G.-S. S. 323) —:

I. Für Wegestrecken, die auf Eisenbahnen oder Schiffen zurückgelegt werden können,

a) die unter Ziffer 1 a und b aufgeführten Beamten 9 Pf., wenn der Fahrpreis für die erste Wagenklasse bezahlt ist, sonst 7 Pf., und für jeden Zu- oder Abgang am Wohnort oder an einem auswärtigen Uebernachtungsorte 1,50 M.;

b) die unter Ziffer 1 c und d aufgeführten Beamten 7 Pf., wenn der Fahrpreis für die zweite Wagenklasse oder die erste Schiffsklasse bezahlt ist, sonst 5 Pf., und für jeden Zu- oder Abgang am Wohnort oder an einem auswärtigen Uebernachtungsorte 1 M.;

c) die unter Ziffer 1 e und f aufgeführten Beamten 5 Pf., und für jeden Zu- oder Abgang am Wohnort oder an einem auswärtigen Uebernachtungsorte 50 Pf.

Der Nachweis, für welche Wagen- oder Schiffsklasse der Fahrpreis bezahlt ist, wird durch die Versicherung des Beamten geführt.

II. Für Wegestrecken, die nicht auf Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Schiffen zurückgelegt werden können,

a) die unter Ziffer 1 a und b aufgeführten Beamten 60 Pf.,
b) die unter Ziffer 1 c und d aufgeführten Beamten 40 Pf.,
c) die unter Ziffer 1 e und f aufgeführten Beamten 30 Pf.

Haben mehrere Beamte gemeinschaftlich dasselbe Verkehrsmittel benutzt, so erhält der einzelne Beamte 30 Pf. für das Kilometer, es sei denn, daß die Fahrkosten des einzelnen Beamten sich trotz der gemeinschaftlichen Benutzung des Verkehrsmittels nicht ermäßigt haben.

Haben an Fahrkosten, einschließlich der Auslagen für Zu- und Abgänge, höhere als die bestimmungsmäßigen Beträge aufgewendet werden müssen, so sind diese zu erstatten.

Fahrkosten bei Dienstreisen mit Kraftwagen.

(Ministerial-Erlaß vom 20. Oktober 1911. — V. K. 15. 488.)

Die nachstehend abgedruckte allgemeine Verfügung des Königlichen Staatsministeriums über die Fahrkosten bei Dienstreisen mit Kraftwagen, vom 3. Oktober d. J., wird zur Kenntnis und Nachachtung mitgeteilt.

Auf Grund des § 4 des Gesetzes, betreffend die Reisekosten der Staatsbeamten, vom 26. Juli 1910 (Gesetzsamml. S. 150) wird folgendes bestimmt:

Auf Dienstreisen, die mit Kraftwagen ausgeführt werden, finden die Vorschriften des Reisekostengesetzes vom 26. Juli 1910 und der Ausführungsbestimmungen vom 24. September 1910 mit folgender Maßgabe Anwendung:

§ 1.

Hat ein Beamter eine Strecke mit einem Kraftwagen zurückgelegt, so werden ihm auf Antrag an Stelle der bestimmungsmäßigen Fahrkosten die notwendigen Auslagen erstattet, wenn

1. die Benutzung eines anderen Verkehrsmittels nicht möglich war oder
2. infolge der Benutzung des Kraftwagens die gesamten Reisekosten sich ermäßigen oder
3. ein zwingendes dienstliches Interesse, insbesondere wegen des Zweckes der Reise oder der besonderen Dringlichkeit des Falles, die Fahrt mit dem Kraftwagen geboten erscheinen läßt oder
4. wenn in sonstigen Fällen wichtige dienstliche Gründe die Benutzung des Kraftwagens ausnahmsweise rechtfertigen — insbesondere, wenn dadurch eine zweckmäßige Zusammenlegung mehrerer Reisen ermöglicht wird oder Uebernachtungen vermieden werden oder eine sonstige erhebliche, im dienstlichen Interesse liegende Zeitersparnis erzielt wird — und eine unverhältnismäßige Verteuerung der Reise nicht eintritt.

Der Antrag ist in der Reisekostenrechnung kurz zu begründen, eine Belegung der Auslagen ist nicht erforderlich. Falls die Dienstreise eine Umzugsreise ist, gehören zu den zu erstattenden Auslagen nicht solche Kosten, die im Regelfall als Umzugskosten anzusehen sind.

Liegen die Voraussetzungen des Abs. 1 nicht vor, so erhält der Beamte Fahrkosten nach den bestimmungsmäßigen Kilometersätzen.

§ 2.

Die Bestimmung im § 8 Abs. 4 der Ausführungsbestimmungen vom 24. September 1910 gilt nicht in den Fällen des § 1 Abs. 1 dieser Verfügung.

§ 3.

Als Kraftwagen im Sinne dieser Verfügung gelten auch Krafträder.

Berlin, den 3. Oktober 1911.

Königliches Staatsministerium.

v. Bethmann Hollweg. v. Tirpitz. Delbrück. Beseler.
v. Breitenbach. Sydow. v. Trott zu Solz. v. Heeringen.
Frhr. v. Schorlemer. v. Dallwitz. Lentze.

Festsetzung von Pauschvergütungen für Dienstreisen nach nahe gelegenen Orten.

(Ministerial-Erlaß vom 11. November 1911. — V. K. 15. 525.)

Die nachstehend abgedruckte allgemeine Verfügung des Königlichen Staatsministeriums über die Festsetzung von Pauschvergütungen für Dienstreisen nach nahe gelegenen Orten, vom 13. Oktober d. J. (Gesetzsamml. S. 213), wird zur Kenntnis und Nachachtung mitgeteilt. Die Vorschriften der Verfügung haben vom 6. November d. J. ab grundsätzlich überall da Anwendung zu finden, wo nicht eine von den Bestimmungen des Reisekostengesetzes vom 26. Juli 1910 abweichende Regelung der Reisekosten bereits in anderer Weise stattgefunden hat.

Auf Grund des § 9 des Gesetzes, betreffend die Reisekosten der Staatsbeamten, vom 26. Juli 1910 (Gesetzsamml. S. 150) wird folgendes bestimmt:

§ 1. Für Dienstreisen nach nahe gelegenen Orten und zurück, die mit der Eisenbahn, der Kleinbahn oder dem Schiffe ausgeführt werden und an demselben Tage angetreten und beendet werden können, werden an Stelle der in dem Reisekostengesetze vom 26. Juli 1910 und den Ausführungsbestimmungen vom 24. September 1910 vorgesehenen Reisekosten die im § 2 festgesetzten Pauschvergütungen gewährt.

Als nahe gelegen im Sinne dieser Verfügung gilt ein Ort, wenn die bei einer Berechnung der Fahrkosten maßgebende Entfernung zwischen ihm und dem Wohnorte (bei Reisen, die am Urlaubsort angetreten und beendet werden, zwischen ihm und dem Urlaubsorte) nicht mehr als 30 Kilometer beträgt und wenn zwischen beiden Orten ein Vorort-, Stadt-, Ring- oder Straßenbahnverkehr besteht oder in sonstiger Weise mit den im Abs. 1 genannten Verkehrsmitteln täglich von 6 Uhr morgens ab in jeder der beiden Reiserichtungen eine mindestens achtmalige fahrplanmäßige Verbindung vorhanden ist. Werden auf einer Reise mehrere Geschäftsorte berührt, so gelten sie als nahe gelegen, wenn jeder einzelne Geschäftsort von dem Wohnorte (Urlaubsorte) wenigstens in einer Reiserichtung nicht mehr als 30 Kilometer entfernt liegt und wenn zwischen den einzelnen Orten in beiden Reiserichtungen die im vorstehenden Satze angegebenen günstigen Verkehrsverbindungen bestehen.

Die Pauschvergütung nach § 2 wird auch gewährt, wenn die Dienstgeschäfte an einem nahe gelegenen Orte nicht an einem Tage

beendet werden und der täglichen Rückkehr des Beamten nichts entgegensteht.

§ 2. Es erhalten die im § 1 des Reisekostengesetzes genannten Beamten

unter I	16,— M.
„ II	14,— „
„ III	12,— „
„ IV	11,— „
„ V	8,— „
„ VI	7,— „
„ VII	6,— „ / 5,— „

Die Pauschvergütung der Beamten unter I bis IV erhöht sich um 2 M., wenn für die ganze Strecke der Fahrpreis für die erste Eisenbahnwagenklasse bezahlt ist, die der Beamten unter V bis VI um 1 M., wenn für die ganze Strecke der Fahrpreis für die zweite Eisenbahnwagenklasse oder die erste Schiffsklasse bezahlt ist.

Sind dem Beamten auf der ganzen Strecke die von ihm benutzten Verkehrsmittel (§ 1, Abs. 1) unentgeltlich zur Verfügung gestellt worden, so beträgt die Pauschvergütung:

bei I	14,50 M.
„ II	12,50 „
„ III	10,50 „
„ IV	9,50 „
„ V	7,— „
„ VI	6,— „
„ VII	5,— „ / 4,— „

Uebersteigen die in den vorstehenden Absätzen festgesetzten Pauschvergütungen diejenigen Beträge, welche den Beamten nach den sonst anzuwendenden Vorschriften zustehen würden, so erhalten sie nur die geringeren Beträge.

§ 3. Die im § 2, Abs. 1 bezeichneten Pauschvergütungen werden auch gewährt, wenn der Beamte die Eisenbahn, die Kleinbahn oder das Schiff nicht benutzt hat. Hat aber der Beamte dabei statt der Eisenbahn, der Kleinbahn oder des Schiffes ein unentgeltlich gestelltes Verkehrsmittel benutzt, dessen Kosten aus staatlichen Kassen bestritten werden, so erhält er die im § 2, Abs. 2 bezeichnete Pauschvergütung.

§ 4. Auslagen des Beamten für die Beförderung von Akten, Karten, Geräten usw., deren er zur Erledigung des Dienstgeschäfts bedarf, sowie Schnellzugszuschläge werden gesondert erstattet.

Hat der Beamte auf der Dienstreise höhere Beträge aufwenden müssen, als die Pauschvergütung beträgt, so werden ihm die Mehrauslagen bis zur Höhe der Vergütung, welche nach den sonst anzuwendenden Vorschriften zu gewähren wäre, erstattet. Der Beamte hat zu diesem Zwecke seine Auslagen nach den einzelnen Arten summarisch geordnet anzugeben; eine Belegung ist nicht erforderlich.

§ 5. Diese Verfügung gilt nicht für Reisen, für welche an Stelle der in dem Reisekostengesetz und den Ausführungsbestimmungen vom 24. September 1910 vorgesehenen Vergütungen gemäß § 17 oder § 8, Abs. 2, Satz 1, oder § 9 des Reisekostengesetzes anderweitige Beträge in anderer als der in dieser Verfügung vorgesehenen Weise festgesetzt sind oder festgesetzt werden.

§ 6. Diese Verfügung gilt nicht für Reisen, die zum Zwecke der Erledigung von Dienstgeschäften im Auslande ganz oder teilweise außerhalb des Reichsgebiets ausgeführt werden.

Berlin, den 13. Oktober 1911.

Königliches Staatsministerium.

v. Bethmann Hollweg. v. Tirpitz. Delbrück. Beseler.
v. Breitenbach. Sydow. v. Trott zu Solz. v. Heeringen.
Frhr. v. Schorlemer. v. Dallwitz. Lentze.

(Ministerial-Erlaß vom 16. April 1912.)

Die durch Erlaß vom 11. November 1911 mitgeteilte allgemeine Verfügung des Königlichen Staatsministeriums über die Festsetzung von Pauschvergütungen für Dienstreisen nach nahgelegenen Orten findet auch auf die technischen Hilfskräfte mit der Maßgabe Anwendung, daß an Stelle der Bestimmungen im § 2 a. a. O. die nachfolgenden treten:

Es erhalten als Pauschvergütung:

a) die Diplomingenieure	8,— M.
b) die vorübergehend beschäftigten Landmesser sowie die Ingenieure, Architekten und Bauassistenten . .	7,— „
c) die technischen Bureaugehilfen, Landmessergehilfen und Bauaufseher	6,— „
d) die technischen Aushelfer	5,— „

Die Pauschvergütung erhöht sich um 1 M., wenn für die ganze Strecke der Fahrpreis für die zweite Eisenbahnklasse oder die erste Schiffsklasse bezahlt ist.

Sind den Beamten auf der ganzen Strecke die von ihm benutzten Verkehrsmittel unentgeltlich zur Verfügung gestellt worden, so beträgt die Pauschvergütung:

bei den Hilfskräften zu a)	7,— M.
„ „ „ „ b)	6,— „
„ „ „ „ c)	5,— „
„ „ „ „ d)	4,50 „

Die vorstehenden Bestimmungen treten alsbald in Kraft.

(Ministerial-Erlaß vom 28. Februar 1912.)

Bei der Gewährung des Zuschlages zu den bestimmungsmäßigen Tagegeldern für den Ankunfts- und Abfahrtstag am Orte des auswärtigen Dienstgeschäfts bei Reisen in das Ausland (Finanzordnung XII B, Ziff. 24) ist fortab nach der von der Kgl. Eisenbahndirektion zu Kattowitz getroffenen Anordnung zu verfahren. Hiernach ist der Zuschlag zu gewähren:

Für den Tag der Ankunft am Orte des auswärtigen Dienstgeschäfts, wenn die Ankunft an diesem Orte, unter Berücksichtigung der bestehenden Zugverbindungen, noch vor 12 Uhr mittags erfolgt, — und für den Abfahrtstag, wenn der Aufenthalt am Orte des auswärtigen Dienstgeschäfts bis nach 12 Uhr mittags erforderlich ist, und bei einer Rückreise das Reichsinland an demselben Tage nicht erreicht werden kann.

Dienstvorschrift betreffend das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen.

Gültig vom 1. Januar 1906

(unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Veränderungen).

Inhaltsverzeichnis.

I. Hilfeleistung durch Zug- und Stationsbeamte.
II. Anleitung für den Unterricht in der Hilfeleistung.
III. Kurze Winke für die Beamten bei Verletzungen vor Ankunft des Arztes.
IV. Rettungskasten.
V. Inhalt des kleinen Rettungskastens.
VI. Inhalt des großen Rettungskastens.
VII. Anleitung für den Unterricht der Beamten über die nächsten Verhaltungsmaßregeln, welche bei Verletzten auf Eisenbahnen vor Ankunft des Arztes zu beachten sind:

A. Allgemeine Vorschriften § 1 bis § 6.

B. Besondere Vorschriften:

§ 7. Verbandmittel und ihre Verwendung.
§ 8. Behandlung von Wunden im allgemeinen.
§ 9. Stillung starker Blutungen.
§ 10. Verhalten bei Knochenbrüchen ohne Wunden.
§ 11. Verhalten bei Knochenbrüchen mit Wunden.
§ 12. Verhalten bei Verrenkungen und Verstauchungen.
§ 13. Behandlung von Blutbeulen und Abschabungen der Oberhaut.
§ 14. Verhalten bei Bewußtlosigkeit, Ohnmacht, Scheintod.
§ 15. Verhalten bei Bluthusten und Blutbrechen.
§ 16. Verfahren bei Verbrennungen.

Anhang: Kurze Winke für die Beamten zur vorläufigen Hilfeleistung bei Verletzungen vor Ankunft des Arztes.

I. Bei Unfällen auf der Eisenbahn sind zunächst die Zug- und Bahnhofsbeamten dazu berufen, die nötige Hilfe zu leisten. Bei jeder anscheinend ernsten Gefahr für Menschenleben ist der Arzt herbeizurufen. *)

II. (1) Zu solcher Hilfeleistung werden diese Beamten durch besonderen Unterricht, welcher ihnen nach Anordnung der vorgesetzten Königlichen Eisenbahndirektion durch die bestellten Bahnärzte der Regel nach am Wohnorte des Arztes jährlich einmal erteilt wird, vorbereitet, und zwar an der Hand der unter VII stehenden „Anleitung für den Unterricht der Beamten über die nächsten Verhaltungsmaßregeln, welche bei Verletzten auf Eisenbahnen vor Ankunft des Arztes zu beobachten sind."

(2) Den Inhalt dieser Anleitung haben die Beamten mit allem Fleiße sich anzueignen. Der Bahnarzt ist berechtigt, denselben

*) Durch diese Vorschrift ist nicht beabsichtigt, zu bestimmen, daß verletzte Personen in ein Krankenhaus unter keinen Umständen vor Ankunft des Arztes überführt werden dürfen. Vielmehr wird es unter besonderen Verhältnissen, z. B. wenn die Ankunft eines Arztes nicht bald zu erwarten ist, der Zustand des Ver-

beim Unterricht soweit als bekannt vorauszusetzen, als die Aneignung des Inhalts durch Selbstbelehrung möglich ist.

III. Zur weiteren Verbreitung der Kenntnis von den zu beobachtenden Verhaltungsmaßregeln ist ein Auszug aus der „Anleitung" unter der Bezeichnung: „Kurze Winke für die Beamten bei Verletzungen vor Ankunft des Arztes" in den Bahnhofs-, Abfertigungs- und Werkstättenräumen angeheftet. Hierin werden am Schlusse Namen und Wohnung des Bahnarztes und dessen Stellvertreter, sowie auch die Aufbewahrungsorte der vorhandenen Tragbahren angegeben.

IV. (1) Die zur ersten Hilfeleistung notwendigen Gegenstände befinden sich in dem sogenannten kleinen und großen Rettungskasten. Ein kleiner Rettungskasten befindet sich im Gepäckwagen*) eines jeden Zuges unter der Obhut des Zugführers. Ein großer Rettungskasten befindet sich auf jedem Bahnhofe und in jeder Hauptwerkstätte, in einem genau bezeichneten trockenen Raume, unter Obhut der betreffenden Vorstände.

Außerdem ist auch in Nebenwerkstätten und an sonstigen Stellen, wo dauernd eine große Anzahl Arbeiter beschäftigt wird, ein Rettungskasten an leicht zugänglicher Stelle aufzustellen. Im allgemeinen wird für diesen Zweck ein kleiner Rettungskasten genügen. Ein großer Rettungskasten ist nur dann aufzustellen, wenn die Gefahr des Eintritts von Unfällen größeren Umfangs vorliegt, oder der Arzt und Apotheke nur schwer zu erreichen sind.

Bahnhöfe 4. Klasse, auf denen wegen ihrer Abgelegenheit oder wegen ungünstiger örtlicher Verhältnisse (z. B. mangels eines in der Nähe des Bahnhofs wohnenden Arztes, beim Fehlen oder bei entfernter Lage von Apotheke und Krankenhaus) die Verwendung der in dem großen Rettungskasten enthaltenen Gegenstände für die erste Hilfe unentbehrlich ist, sind mit großen Rettungskasten auszurüsten. Hiernach bleibt es den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen, für jeden einzelnen Bahnhof 4. Klasse zu entscheiden, ob ein kleiner Rettungskasten ausreicht.

(2) Der Schlüssel ist stets an einem Handgriff des Kastens mit einem Karabinerhaken und mit dünnem Bindfaden befestigt. Die Enden des Bindfadens werden zur Vermeidung mißbräuchlicher

---

letzten aber eine schnelle Aufnahme in ein Krankenhaus erfordert und außergewöhnliche Vorsichtsmaßnahmen bei der Beförderung unter ärztlicher Mitwirkung nicht notwendig erscheinen, dem pflichtmäßigen Ermessen des leitenden Beamten überlassen bleiben müssen, bei fürsorglicher und vernünftiger Abwägung aller Verhältnisse der Ueberführung des Verletzten in ein Krankenhaus nach Anlegung eines Notverbandes oder Beobachtung der sonst erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen schon vor Ankunft des Arztes anzuordnen. Ministerialerlaß vom 11. April 1896 — E.-N.-Bl. S. 281. —

Bergung von Leichen. Leichen der beim Eisenbahnbetriebe Verunglückten sind unbeschadet der Bestimmungen über Meldung und Untersuchung der Eisenbahnunfälle und außergewöhnlichen Betriebsereignisse und der von den zuständigen Polizei- und Gerichtsbehörden innerhalb ihrer Zuständigkeit etwa getroffenen besonderen Anordnungen ohne Verzug von dem Vorstande der nächstgelegenen Dienststelle (Station oder Bahnmeisterei) auf Kosten der Eisenbahnverwaltung in angemessener Weise zu bergen. Ministerialerlaß vom 27. Februar 1899 Nr. IV B 2040 — E.-N.-Bl. S. 102. —

*) Als Zuggerät. (S. Anhang zur Inventarienordnung.)

Benutzung des Kastens von dem mit der Untersuchung des Inhalts betrauten Beamten mit einem Dienstsiegel auf einem Stückchen Pappe angesiegelt.*)

(3) Mit der Einrichtung der Rettungskasten hat sich außer dem Dienstvorsteher noch eine genügende Anzahl weiterer, von dem Vorstande der zuständigen Inspektion genau zu bezeichnenden Beamten — mindestens sämtliche mit Ausübung des Bahnhofsdienstes betrauten Beamten und die Zugführer — ausreichend vertraut zu machen, damit jeder Zeit der Rettungskasten bei Unglücksfällen in Benutzung genommen werden kann.

(4) Sämtliche Rettungskasten werden einmal im Jahre von dem Bahnarzte und alle drei Monate von dem Dienstvorsteher, und zwar die großen von dem Bahnhofsvorsteher bezw. Verwalter oder von dem Vorsteher der Werkstätte, die kleinen auf Bahnhöfen 4. Klasse von dem Bahnhofsaufseher, die der Gepäckwagen von dem vom Vorstande der zuständigen Inspektion bezeichneten Beamten geöffnet und auf Vollständigkeit, sowie ungeminderte Tauglichkeit ihres Inhalts untersucht. Hierbei ist besonders darauf zu achten, daß der Verschluß der Kasten hinreichend ist, um jeden Eintritt von Staub, Ruß und Feuchtigkeit zu verhindern.

Es müssen die einzelnen Verbandstücke fest eingewickelt und auch die Umhüllungen sauber sein. Angebrauchte oder beschmutzte Verbandgegenstände sind zu entfernen, gebrauchte Nagelbürsten sorgfältig zu reinigen. Die Gegenstände von Metall (Instrumente, Scheren, Sicherheitsnadeln usw.) müssen frei von Rost sein. Die Glasgefäße mit Chloroform, Aether, Sublimatpastillen usw. müssen auf guten Verschluß und Vollständigkeit des Inhalts geprüft werden. Gegenstände von Gummi müssen wie Wäsche von oben bis unten sanft gerieben werden und sind nach der Reibung langsam zu dehnen. Es ist auch darauf zu achten, daß die Rettungskasten weder an einem zu heißen noch zu kalten Orte aufbewahrt werden.

(5) Vorgefundene nicht sofort zu beseitigende Mängel sind ohne Verzug an den Vorstand der zuständigen Inspektion zu berichten.

(6) Der Tag der vorgenommenen Untersuchung ist von dem Arzte und dem untersuchenden Beamten in das in dem Rettungskasten liegende Formular fortlaufend einzutragen und durch Unterschrift zu bestätigen.

(7) Hat ein Rettungskasten in Benutzung genommen werden müssen, so ist der mit der Obhut betraute Beamte verpflichtet, ohne Verzug den Inhalt des Kastens zu vervollständigen und soweit nötig, wieder in Ordnung bringen zu lassen.

(8) Aus dem Rettungskasten darf Material für Unterrichtszwecke nicht entnommen werden.

Auch dürfen zum Unterricht benutzte Gegenstände nicht in die Rettungskasten gelegt werden.

V. Der kleine Rettungskasten enthält:

1. Eine knieförmig gebogene große Schere zum Aufschneiden der Kleidungsstücke.
2. Zwei Streifen gerollten Schusterspan, 60 cm lang und 6 cm breit.

---

*) Bei kleinen Rettungskasten Bleisiegelverschluß. (S. Anhang zur Inventarienordnung.)

3. Fünf Meter Sublimatmull, je ein Meter in einem besonderen, starken, blauen Papierumschlag verpackt mit der Aufschrift: 1 Meter ganzer Sublimatmull.
4. Fünf Meter Sublimatmull in Stücken von 20 cm Länge und Breite geschnitten und je ein Meter, in einem besonderen starken, gelben Papierumschlag verpackt mit der Aufschrift: 1 Meter Sublimatmull in Läppchen.
5. Hundert Gramm Verbandwatte.
6. Zwanzig Binden von festem, ungestärktem Mull, 6 cm breit, 5 Meter lang, in Papier verpackt und mit Aufschrift.
7. Eine v. Bardelebensche Brandbinde.
8. Sechs dreieckige Verbandtücher (Mitellen), deren kürzere Seiten je 90 cm lang sind.
9. Ein Dutzend starke Sicherheitsnadeln in einer Schachtel mit Aufschrift.
10. Eine Flasche enthaltend 200 gr „Alcohol absolutus".
11. Eine Tube aus blauem oder braunem Glase mit dichtschließendem Schraubenverschluß „Aethertropfen" (aether sulfuricus) zu 50 gr mit der Aufschrift: „Aethertropfen, Feuergefährlich! Für Erwachsene, bis zu 15 Tropfen innerlich bei Ohnmachten und Schwächezuständen".
12. Eine Tropfflasche Opiumtropfen (30 gr), zusammengesetzt aus Opiumtinktur und Baldriantropfen (je 15 gr) mit der Aufschrift: „Opiumtropfen. Für Erwachsene bis zu 20 Tropfen bei Durchfall und Darmkolik. Kleinen Kindern nicht zu verabreichen."
13. Zehn Stück Würfelzucker in einer Glasflasche mit Aufschrift.
14. Zwei Rollen amerikanisches Heftpflaster.
15. Eine Nagelbürste in Pergamentpapier verpackt.
16. Ein Metallnagelreiniger.
17. Ein Stück gute Seife in Staniol verpackt.
18. Ein Handtuch, etwa 1½ Meter lang.
19. Ein Waschbecken aus Papiermasse.
20. Zehn Sublimatplätzchen (nach Professor Angerer-München) von je 1 gr mit der Aufschrift: „Gift" in gut verkorktem Glas. Ein Plätzchen genügt für ein Liter Wasser.
21. Zwei Trikotschlauchbinden, 5 Meter lang und 6 cm breit. Eine Trikotschlauchbinde, 3 Meter lang und 6 cm breit.
22. Ein Exemplar der „Kurzen Winke" an der Innenseite des Deckels befestigt.
23. Ein Inhaltsverzeichnis des kleinen Rettungskastens an der Innenseite des Deckels befestigt.

VI. (1) Der große Rettungskasten hat zwei räumlich getrennte Abteilungen (A und B).

(2) Die Abteilung A ist zum gemeinschaftlichen Gebrauch für den Arzt und die Beamten bestimmt. Sie enthält:

1. Zwei knieförmig gebogene große Scheren zum Aufschneiden der Kleidungsstücke.
2. Sechs Schienen aus Schusterspan, 75 cm lang und 6 cm breit.
3. Sechs Schienen aus Schusterspan, 60 cm lang und 6 cm breit.
4. Zwölf Pappschienen, 60 cm lang und 6 cm breit.
5. Sechzig Meter Sublimatmull, je ein Meter in einem besonderen, starken blauen Papierumschlag verpackt mit der Aufschrift: „Ein Meter ganzer Sublimatmull."
6. Sechzig Meter Sublimatmull, in Stücke von 20 cm Länge und Breite geschnitten, und je ein Meter in einem be-

sonderen, starken, gelben Papierumschlag verpackt mit der Aufschrift: „Ein Meter Sublimatmull in Läppchen."

7. Dreißig Päckchen reine, antiseptische Verbandbaumwolle, zu je 100 gr in starkem Papierumschlag verpackt und mit der Aufschrift: „Verbandbaumwolle".
8. Zwölf Tafeln gewöhnliche geleimte Watte, in einem starken Papierumschlag verpackt mit Aufschrift.
9. Sechzig Binden von festem, ungestärktem Mull und zwar 30 Stück 6 cm breit und 5 m lang und 30 Stück 10 cm breit und 5 m lang.
10. Dreißig Binden von gestärktem Mull, 6 cm breit und 5 m lang.
11. Zwölf dreieckige Verbandtücher (Mitellen), deren kürzere Seiten je 90 cm lang sind.
12. Vier v. Bardelebensche Brandbinden.
13. Ein Groß starke Sicherheitsnadeln in einer Schachtel mit Aufschrift.
14. Eine Flasche, enthaltend 500 gr „Alcohol absolutus."
15. Zwei Tuben aus blauem oder braunem Glase mit dichtschließendem Schraubenverschluß Aethertropfen (aether sulfuricus) mit der Aufschrift: „Aethertropfen. Feuergefährlich. Für Erwachsene bis zu 15 Tropfen innerlich bei Ohnmachten und Schwächezuständen."
16. Zehn Stückchen Würfelzucker in einer Glasbüchse mit Aufschrift.
17. Zwei Nagelbürsten, einzeln in Pergamentpapier verpackt
18. Zwei Metallnagelreiniger.
19. Zwei Stück gute Seife, einzeln in Stanniol verpackt.
20. Zwei Handtücher, etwa 1½ Meter lang.
21. Drei Waschbecken aus Papiermasse.
22. Zwanzig Sublimatplätzchen (nach Professor Angerer-München) von je 1 gr mit der Aufschrift: „Gift" in gut verkorktem Glas. Ein Plätzchen genügt für den Inhalt der Literflasche (s. 23).
23. Eine einen Liter haltende Flasche, als Gießflasche (Irrigator), aus starkem Glas und mit zwei Oeffnungen, einer gewöhnlichen oben und einer seitlichen, nahe dem Boden, letztere so eng, daß ein gewöhnlicher Irrigatorschlauch darüber gezogen werden kann, beide mit guten Korken verschlossen. Diese Flasche muß immer mit vorrätigem Sublimatwasser gefüllt sein. *)
24. Ein Behälter mit zwei Berzelius-Röhren und Korkstopfen in Vorrat, einen Stopfen von jeder im großen Rettungskasten befindlichen Sorte.
25. Ein 1 m langer Gummischlauch zur Gießflasche, zu der unteren Oeffnung der Gießflasche passend und an einem Ende mit einem zur Spitze ausgezogenen Glasröhrchen versehen (sog. Berzelius-Röhre).
26. Vier Trikotschlauchbinden, 5 m lang und 6 cm breit. Zwei Trikotschlauchbinden, 3 m lang und 6 cm breit.

*) Bereitung des Sublimatwassers (s. S. 99 Fußnote).

27. Ein starker Wachsstock.
28. Zwei Tragtücher.
29. Ein kleiner Kochapparat mit Spirituslampe und Sodapastillen zum Sterilisieren der Instrumente.
30. Ein Exemplar der Anleitung (Dienstvorschrift über das Rettungswesen).
31. Ein Exemplar der „Kurzen Winke" auf einer Papptafel.
32. Ein Verzeichnis des Inhalts des großen Rettungskastens auf einer Papptafel.
33. Eine zusammenlegbare Tragbahre.

(3) Die Abteilung B ist zur ausschließlichen Benutzung des Arztes und als solche mit einem Schilde bezeichnet.

Sie enthält:

1. Eine Verbandtasche von Segeltuch, darin:
   a) 1 einklingiges Bistouri,
   b) 1 Schere,
   c) 1 gewöhnliche Sonde,
   d) 1 Hohlsonde,
   e) Kornzange zum Feststellen der Griffe, zugleich als Unterbindungspinzette und Nadelhalter verwendbar,
   f) 1 anatomische Pinzette,
   g) 4 Unterbindungspinzetten,
   h) 10 größere krumme Nähnadeln,
   i) 1 Dechampssche Nadel,
   k) 1 Rasiermesser,
   l) 1 Metallkatheter.
2. Eine Subcutan-Spritze aus rostfreiem Metall mit eingeschliffenem Metallkolben.
3. Nähseide in drei Stärken auf Ihleschen Fadenhaltern aus rostfreiem Metall.
4. Vier Tuben Chloroform purissimum zu je 50 gr in braunem Glase mit dichtschließendem Schraubenverschluß.
5. Eine Chloroformmaske mit zugehörigem Glas nach Esmarch.
6. Sechs zugeschmolzene Glasröhren mit ausgezogenen Spitzen, die mit je 1 gr 2proz. Lösung von Morphium hydrochloricum gefüllt sind. Zur Verhütung des Einfrierens und Zerbrechens ist jede Röhre einzeln in Watte gepackt in einer Pappschachtel aufzubewahren. Eine Feile zum Durchfeilen der ausgezogenen Glasspitzen nebst Gebrauchsanweisung ist beizugeben.

(4) Anmerkung zu Abschnitt VI. Sämtliche im Rettungskasten enthaltene Fläschchen müssen mit guten Korkstopfen versehen sein, welche über den Rand des Fläschchens hinausragen. Die Fläschchen müssen sich entweder in einer Holzumhüllung oder einem Holzbehälter oder in Watte verpackt in einem Blechkasten befinden. Sämtliche eingepackte Gefäße müssen mit einer deutlichen Aufschrift des Inhalts und außerdem die giftige Stoffe enthaltenden Gefäße mit der Aufschrift „Vorsichtig zu gebrauchen" versehen sein.

VII. Anleitung für den Unterricht der Beamten über die nächsten Verhaltungsmaßregeln, welche bei Verletzten auf Eisenbahnen vor Ankunft des Arztes zu beachten sind.

A. Allgemeine Vorschriften.

§ 1. Sende bei anscheinender Gefahr für den Erkrankten oder Verwundeten sofort nach ärztlicher Hilfe unter kurzer Angabe der Art und des Umfanges des Unglücks. Sobald ein Arzt zur Stelle ist, greife nicht selbständig ein, folge seinen Anordnungen und unterstütze ihn.

§ 2. (1) Vor der Ankunft des Arztes bist du für alles verantwortlich, was einem Verunglückten geschieht oder unterlassen wird.

(2) Deshalb verhüte vor allem, daß Unbefugte durch verkehrten Rat und unzeitige Hilfeleistung Nachteil zufügen. In der Umgebung Verunglückter dulde nicht den Andrang vieler Personen.

(3) Stelle durch ruhige Besonnenheit und rasche Tätigkeit die Ordnung wieder her. Doch vermeide jede Uebereilung. Gib weder durch Worte noch Gebärden zu erkennen, daß der Zustand eines Verunglückten gefährlich sei.

§ 3. Befreie Beschädigte aus übler Lage, lagere sie bequem, bei warmem Wetter womöglich im Schatten. Hierzu bediene dich des im Rettungskasten befindlichen Tragtuchs. Vor allem aber stelle fest, ob bei einem Verletzten eine stärkere Blutung stattfindet, d. h. ob an einer Stelle das Blut förmlich herausströmt, gar herausspritzt. Hier handelt es sich um die Abwendung einer dringenden Lebensgefahr. Sofortige Hilfe gemäß § 8 ist notwendig, und alles andere muß dieser Aufgabe nachstehen. Entferne sobald als möglich den Verletzten vom Bahnkörper oder vom Bahnsteige, damit der Betrieb nicht gestört wird.

§ 4. Schneide oder reiße nie einen Körperteil, ein Stück Fleisch oder Haut ab, wie gering auch sein Zusammenhang mit dem übrigen Körper sei.

§ 5. (1) Keinem Kranken oder Verwundeten gestatte geistige Getränke nach Gutdünken zu genießen, wohl aber einen Trunk frischen, reinen Wassers.

(2) Wer durch Blutverlust sehr schwach geworden ist, darf einen Schluck Wein oder Branntwein oder auch 10—20 Aethertropfen auf Zucker erhalten. Im übrigen gestatte Kranken oder Verwundeten nicht, geistige Getränke zu genießen, wohl aber reines, frisches Wasser.

(3) Schwer Kranken oder schwer Verwundeten verabreiche ohne ärztliche Erlaubnis weder feste noch flüssige Speisen.

§ 6. (1) Bis zur Ankunft des Arztes bereite alles bis zum Transport des Verletzten vor, Tragkörbe (Bahren) sind auf den Bahnhöfen, Tragtücher und eine zusammenlegbare Tragbahre im großen Rettungskasten vorhanden. Im Notfalle legt man den Verletzten auf eine Schreinerbahre, eine ausgehobene Tür oder eine Leiter, die man durch eine passende Unterlage hergerichtet hat.

(2) Die Beförderung von Verwundeten und Kranken erfolgt in der Regel mit den vorhandenen Hilfszügen. Beim Aufheben Schwerkranker oder Verwundeter auf die Tragbahren sollen, wenn möglich, mehrere Mannschaften tätig sein, jeder von ihnen erhält dabei seinen Platz angewiesen. Erleichtert wird die Aufhebung, wenn der Kranke imstande ist, mit seinen Armen einigermaßen zu helfen. Nach der Aufhebung des Kranken bis zum Einbringen

in den Krankenwagen ist der Kranke der Jahreszeit entsprechend zu bedecken.

Das Aufheben hat gleichmäßig und sanft, der Transport bis zum Wagen in dem sogenannten Gebirgsschritt zu erfolgen, hierbei marschieren die Träger in gleichem Schritt, treten aber mit verschiedenen Füßen an.

B. Besondere Vorschriften.

§ 7. Verbandmittel und ihre Verwendung.

Die Verbände haben den Zweck

1. verletzte oder kranke Teile vor äußeren Schädlichkeiten (Schmutz, Insekten, Krankheitskeimen usw.) zu schützen;
2. die Wundränder zu vereinigen, Blutungen zu stillen und Wundflüssigkeiten aufzusaugen;
3. erschlaffte oder verletzte Teile zu unterstützen;
4. verrenkte oder gebrochene Teile nach dem Einrenken oder Einrichten in ihrer natürlichen Lage zu erhalten;
5. äußere Heilmittel an der Oberfläche des Körpers festzuhalten und
6. einen Druck oder Zug an einzelnen Teilen oder Gliedmaßen auszuüben.

Die als Verbandmittel verwendeten wichtigsten Stoffe sind: Mull, Watte, Gaze, Kambrik, Schirting, Leinwand, Flanell und wasserdichter Verbandstoff.

§ 8. Behandlung von Wunden im allgemeinen.

(1) Alle Wunden befreie schnell aber vorsichtig von den Kleidungsstücken, indem du mit der im Rettungskasten befindlichen großen Schere die Kleider oder Schuhe, womöglich in der Naht, soweit aufschneidest, bis die Wunde frei zutage liegt, ohne daß du den betreffenden Körperteil ganz entkleidest, was wegen der damit verbundenen Zerrung zu vermeiden ist.

(2) Alle Wunden müssen verbunden werden. Hierbei halte vor allem daran fest, daß Unreinlichkeit bei jeder auch noch so kleinen Wunde gefährliche Krankheiten und den Tod herbeiführen kann. Deshalb sollst du, um das Verbandzeug anfassen zu dürfen, zuerst deine Hände durch Waschen mit Seife und möglichst warmem (heißem) Wasser mittels Nagelbürste fünf Minuten lang reinigen, besonders den Schmutz unter den Nägeln mittels Nagelreinigers gründlichst entfernen, dann die Hände mit reinem Handtuch abtrocknen, daß keine Spur von Seife zurückbleibt. Darauf sind die Hände drei Minuten lang in Sublimatwasser*) mit Bürste zu reinigen. Sind die Hände mit verdächtigen Stoffen in Berührung gekommen, dann sind sie vor der Sublimatwaschung mittelst Wattebausch mit Alkohol drei Minuten lang abzureiben.

Nur durch sorgfältige Innehaltung aller dieser Vorschriften kann eine genügende Keimfreiheit der Hände erzielt werden. Diese Keimfreiheit muß aber auch peinlichst während aller folgenden Handreichungen erhalten bleiben. Die Hände dürfen deshalb nur keimfreie Gegenstände anfassen. Jede Berührung mit nicht

---

*) Bereitung des Sublimatwassers. Das Sublimatwasser bereitest du, indem du in die Gießflasche eins von dem im Rettungskasten befindlichen roten Sublimatplätzchen tust und die Flasche mit reinem Wasser (im Notfalle aus der Lokomotive) füllst. Dann schüttelst du die Flasche so lange, bis das Plätzchen vollständig gelöst ist.

gereinigten Gegenständen oder mit eigenen und fremden Körperteilen ist zu vermeiden. Am gefährlichsten sind die unwillkürlichen Bewegungen, zum Beispiel die Berührung des eigenen Bartes, der Nase oder der Haare. Sobald diese Berührung geschehen ist, muß man sofort die Hände von neuem, genau wie oben vorgeschrieben ist, reinigen. Wer eine Eiterung am Körper, namentlich an der Hand hat, oder wer mit anderen zu tun gehabt hat, die Eiterungen haben oder an Rose erkrankt sind (oder kurz vorher erkrankt waren), darf keinen Verwundeten berühren, verbinden oder Verbandstoffe zureichen.

Die Wunde selbst darfst du auf keinen Fall mit den bloßen Fingern berühren und reinigen, sondern nur mit einem Bausch Sublimatmull bedecken.

(3) Sprich nicht über die Wunde hinweg. Eine Wunde, bei der eine Verunreinigung (durch Erde, Sand, Kleiderfetzen usw.) mit dem Auge nicht zu merken ist, bedarf der Reinigung nicht.

Ist das Blut in der Wunde schon geronnen, so hüte man sich, es durch Wischen entfernen zu wollen.

(4) Die gereinigten Wunden bedecke mit einer dicken Lage von Sublimatmull, welche du durch Binden oder Verbandtücher befestigst.

(5) Findest du fremde Körper in einer Wunde, wie Splitter von Holz, Glas, Eisen, so versuche dieselben vor Anlegung des Verbandes herauszunehmen. Vermeide hierbei aber jede Gewalt und berühre die Wunde selbst nicht mit den Fingern. Wenn auf diese Weise die Beseitigung der fremden Körper nicht mit Leichtigkeit gelingt, so lasse sie ruhig liegen, bis der Arzt kommt. Sei aber dann beim Bedecken der Wunden und beim Anlegen des Verbandes besonders vorsichtig. Versuche nicht oder gib nicht zu, daß die Wunden in anderer Weise, als oben beschrieben, gereinigt werden, außer mit reinem gekochten Wasser.

Jede Wunde blutet, weil Blutgefäße dabei verletzt werden. Jedoch tritt das Blut manchmal nicht nach außen hervor (zum Beispiel häufig bei Schußwunden).

Man unterscheidet:

„Blutungen aus Blutadern und Blutungen aus Schlagadern."

Wenn das Blut in gleichbleibender Stärke oder auch in einem kleinen Strahl gleichmäßig aus einer Wunde hervorquillt und eine dunkelrote Farbe hat, so handelt es sich um eine Blutaderblutung. Ist dagegen eine Schlagader verletzt, so spritzt das Blut von hellroter Farbe, entsprechend dem Pulse stoßweise und in einem Strahl aus der Wunde hervor.

(6) Bei stark blutenden Wunden stille vor Anlegung des Verbandes das Blut nach folgenden Regeln:

§ 9. Stillung starker Blutungen.

(1) Ist die blutende Stelle am Arm oder Bein, so lege den betreffenden Körperteil hoch.

(2) Nimm dann einen Meter ganzen Sublimatmull (bei kleineren Wunden einige Läppchen von dem zerschnittenen), entfalte ihn, forme daraus durch Zusammendrücken einen rundlichen Ballen und drücke ihn nach Umhüllung mit einem unberührten Stück Sublimatmull kraftvoll gerade auf die am stärksten blutende Stelle der Wunde.

Den Druck setze so lange fort, bis das Blut höchstens nur noch tropfenweise ausläuft; dann lege noch mehr Sublimatmull neben und über den genannten Ballen, jedenfalls so viel, daß jetzt die ganze Wunde und etwa eine Hand breit ihrer nächsten Um-

gebung davon bedeckt wird und binde die ganze aufgelegte Mullmasse durch einige kreisförmige Bindegänge mit einer Binde fest. Andere sogenannte Blutstillungsmittel, wie Feuerschwamm, Pflaster, Spinngewebe und ähnliches darfst du unter keinen Umständen verwenden.

(3) Gelingt es aber nicht, in wenig Minuten der Blutung Einhalt zu tun, so wickele mit einer der großen Trikotschlauchbinden das Glied von unten, d. h. von der Hand oder dem Fuß anfangend, ein. Die Trikotschlauchbinde muß möglichst zwei Handbreit über die blutende Stelle hinausgeführt und hier befestigt werden. Steht auch hiernach die Blutung noch nicht, so schnüre die kleine Trikotschlauchbinde, da wo die große Binde oberhalb der Wunde aufhört, so fest um das Glied, bis die Blutung steht, und befestige sie.

§ 10. Verhalten bei Knochenbrüchen ohne Wunden (einfache Knochenbrüche).

(1) Klagt ein Verletzter über sehr heftigen Schmerz in einem Glied, welches verbogen, eingeknickt oder verkürzt erscheint oder an einer Stelle, wo kein Gelenk ist, eine unnatürliche Beweglichkeit zeigt, so ist ein Knochenbruch zu vermuten.

(2) Hier achte vor allem darauf, daß jedes starke Ziehen oder Drücken an den Stellen unterbleibt. Einen Verband anzulegen, hat in der Regel Zeit, bis der Arzt zur Stelle ist.

(3) Sind die Schmerzen sehr heftig oder entsteht die Notwendigkeit, den Kranken fortzubringen, ehe der Arzt gekommen ist, so verfahre, wie folgt:

a) Bei Armbrüchen.

(4) Lüfte eng anliegende Aermel oder Handschuhe, welche Schmerzen bereiten, und zwar durch Aufschneiden mit der Kleiderschere, binde den gebrochenen Arm durch zwei dreieckige Tücher fest an den Oberkörper. Das zuerst anzulegende umfaßt mit seiner breiten Seite von unten her den Vorderarm mit der Hand und dem Ellenbogen und wird im Nacken geknüpft, das andere geht quer außen um den Oberarm und Ellenbogen des gebrochenen Armes über Brust und Rücken bis in die Achselhöhle der anderen Seite, wo es geknüpft wird, wie du es im Unterricht gelernt hast.

b) Bei Beinbrüchen.

(5) Vor allem verhindere, daß der Verletzte einen Versuch zum Gehen oder Stehen macht, denn dadurch kann hier aus einer leichten Verletzung eine sehr schwere, ja lebensgefährliche werden (§ 11). — Enge Beinkleider, Stiefel, Strumpfbänder lockere durch Aufschneiden mit der Schere.

(6) Suche das gebrochene Bein gerade zu strecken, doch nur, soweit dies durch sanftes Anziehen am Fuß des gebrochenen Beines geschehen kann.

(7) Veranlasse den Verletzten, gleichzeitig auch das andere Bein auszustrecken. Alsdann lege eine oder mehrere Schienen aus Pappe oder Schusterspan an jeder Seite des Beines an oder schiebe eine feste Schiene unter das gebrochene Bein in der Richtung gegen das Gesäß hinauf.

Die Schiene wird vorher mit gewöhnlicher (geleimter) Watte ausgelegt, wobei namentlich darauf zu achten ist, daß die Gegend der Ferse und handbreit darüber gut gepolstert wird. Mit Binden oder Verbandtüchern, im Notfalle mit Hosenträgern, Riemen und

dergleichen binde das Bein an die Schiene mäßig fest an, besonders an drei Stellen, am Fuß, am Knie und am oberen Ende der Schiene, wie es dir beim Unterricht gezeigt wurde.

Am besten eignen sich dazu die vorher naßgemachten gestärkten Mullbinden.

(8) Jetzt kann der Verletzte auf eine Tragbahre gehoben (vergl. § 6) und weiter gebracht werden.

(9) Ist jedoch eine geeignete Schiene nicht zur Stelle, so lege zuerst Polstermasse aus dem Sitzkissen eines Wagens rund um das gebrochene Glied, schiebe dann an dessen Seite irgend ein Brett oder mehrere dicke Stöcke und binde an diese das Bein wie an eine Schiene. Außerdem binde das gebrochene Bein noch an das ausgestreckte andere Bein des Verletzten.

§ 11. Verhalten bei Knochenbrüchen mit Wunden (komplizierte Brüche).

(1) Zu den gefährlichsten Verletzungen gehören diejenigen Knochenbrüche, wobei an der Bruchstelle des Knochens eine durch die Haut dringende Wunde besteht, einerlei, ob die Teile so sehr zerrissen und verschoben sind, daß ein gebrochenes Knochenende aus der Wunde heraussteht oder nicht.

Hier kann das Leben des Verletzten davon abhängen, daß bei dem ersten Verband nichts versehen wird.

(2) Mußt du also nach den in § 10 gegebenen Kennzeichen annehmen, daß ein Knochenbruch besteht, und dringt an einer Stelle des betreffenden Gliedes Blut durch die Kleidung, so schneide zuerst vorsichtig die Kleider mit der Schere auf und entferne die Kleider soweit von der Wunde (jedoch ohne das Kleidungsstück auszuziehen), daß diese ganz offen daliegt.

(3) Die jetzt gemäß § 8 vorzunehmende Reinigung mußt du besonders sorgfältig und ausgiebig machen. Dann bedecke nicht nur die Wunde, sondern auch die ganze Umgebung wenigstens handbreit ringsum mit reichlichen Lagen von Sublimatmull und befestige diese mit Binden. Dann verfahre wie beim einfachen Knochenbruch (§ 10).

(4) Ist ein Glied ganz abgetrennt, so bedecke die große Wunde mit nebeneinander gelegten Sublimatballen und befestige diese mit Binden oder Tüchern.

(5) Beobachte eine solche Wunde, ob nicht nachträglich eine starke Blutung (§ 9) eintritt.

§ 12. Verhalten bei Verrenkungen und Verstauchungen.

Kann ein Verletzter ein Glied (Arm oder Bein) nicht gebrauchen, weil ein Gelenk angeschwollen und bei Berührung schmerzhaft ist, so ist zu vermuten, daß eine Verstauchung oder Verrenkung des Gelenkes vorhanden ist. Eine Verrenkung liegt dann vor, wenn das Glied in diesem Gelenk auch eine unregelmäßige, abweichende Richtung zeigt. Unter diesen Umständen unterlasse jede weitere Berührung des Gelenkes, bis der Arzt Bestimmungen darüber getroffen hat. Verbiete vor allem jeden Versuch zum Aufstehen oder gar Gehen, wenn eine derartige Verletzung am Bein sich befindet. Suche das Glied möglichst bequem und fest zu legen, so daß es auch bei weiterer Beförderung möglichst wenig gerüttelt werden kann. Muß der Verletzte weiter gebracht werden, ehe der Arzt angekommen ist, so verbinde das verletzte Glied, wie dies für Knochenbrüche in § 10 gelehrt wird, soweit es ohne erhebliche Bewegung in dem verstauchten oder verrenkten Gliede geschehen kann.

§ 13. **Behandlung von Blutbeulen und Abschabungen der Oberhaut.**

Blutbeulen und Abschabungen der Oberhaut bedecke mit einer mehrfachen Lage von Sublimatmull und befestige diese mit einem Tuche oder einer Binde.

§ 14. Verhalten bei Bewußtlosigkeit, Ohnmacht, Scheintod.

Unter allen Umständen ist sofort zum Arzt zu senden.

a) Alle den Körper beengenden Kleidungsstücke (Hemdkragen, Beinkleider) sind zu öffnen und ist in erster Linie festzustellen, ob der Zustand etwa durch eine starke Blutung verursacht ist, die gemäß Vorschrift im § 9 behandelt werden muß.

Liegt keine Blutung vor, so lege den Körper auf den Rücken und bringe ein Polster aus zusammengelegten Kleidungsstücken unter die Schulter, damit der Kopf niedriger liegt. Reinige Mund und Nase von Schmutz usw. und suche den Bewußtlosen zum Bewußtsein zu bringen, indem du ihn laut anrufst, das Gesicht wiederholt kräftig mit kaltem Wasser bespritzest, dem Bewußtlosen Aethertropfen unter die Nase hältst und die Haut in der Herzgrube, auf den Fußsohlen und an den Armen und Beinen reibst. Vermeide jedoch dabei die Teile, an denen sich Verletzungen befinden.

b) Wenn der Atem stockt, suche künstliche Atmung hervorzurufen, wie dies bei Ertrunkenen geschieht.

Zu diesem Zwecke knie am Kopfe des Verunglückten nieder (das Gesicht ihm zugewandt), ergreife beide Arme und ziehe sie kräftig im Bogen über den Kopf, sodaß sie beinahe zusammenkommen. (Einatmung.)

In dieser Stellung halte die Arme 2 bis 3 Sekunden fest, führe sie alsdann auf demselben Wege zurück und drücke sie kräftig gegen die Seiten des Brustkorbes, um die Luft aus den Lungen herauszutreiben. (Ausatmung.)

c) Dieses Verfahren setze etwa 15 bis 20 mal in der Minute zwei Stunden lang fort, sofern die Atmung nicht früher wiederkehrt.

d) Sind zwei Helfer zur Hand, so fasse ein zweiter während der Versuche die Zunge des Verunglückten mit einem Taschentuche, ziehe sie kräftig heraus, so oft die Arme über den Kopf gezogen werden, und lasse sie zurückgehen, wenn die Arme zur Brust geführt werden (also genau so oft wie das Umlegen der Arme).

Wenn der Mund nicht leicht aufgeht, öffne ihn mit einem löffelstielartigen Gegenstande.

e) Sind noch mehrere Helfer zur Hand, so faßt der eine die Zunge des Verunglückten und verfährt wie unter d angegeben; die beiden anderen Helfer ergreifen je einen Arm und machen auf das Kommando 1, 2—3, 4 beide gleichmäßig die Bewegungen.

f) Es ist zwecklos und unratsam, geistige Getränke in den Mund zu gießen. Dagegen empfiehlt es sich, den Körper kräftig zu reiben.

§ 15. Verhalten bei Bluthusten und Blutbrechen.

Hustet oder bricht ein Kranker oder Verwundeter Blut, so bringe ihn in eine bequeme, halbsitzende Lage, lüfte die eng anliegende Kleidung, lasse ihn einige Schluck Wasser trinken

oder ein Stückchen Eis verschlucken, beruhige ihn durch Zureden und verbiete ihm jede Bewegung, sowie auch das Sprechen.

§ 16. Verfahren bei Verbrennungen.

(1) Bei bloßer Rötung und Schmerz umwickle die verbrannte Stelle mehrmals mit einer v. Bardelebenschen Brandbinde, schneide diese dann ab, bedecke sie mit Verbandwatte und befestige diese mit einer gewöhnlichen Binde.

(2) Bei Blasenbildung sind die Blasen weder abzureißen noch aufzustechen, im übrigen verfahre man wie unter 1 angegeben.

(3) Bei Verkohlungen und Schorfbildungen verfahre man ebenso, nur wickele man die Brandbinde noch einigemale öfter um die verletzten Teile.

Anhang.

Kurze Winke für die Beamten zur vorläufigen Hilfeleistung bei Verletzungen vor Ankunft des Arztes.

(1) Bewahre Kaltblütigkeit und sorge für Ordnung. Halte Unberufene von der Unglücksstelle fern, denn du bist bis zur Ankunft des Arztes für die Versorgung der Verunglückten verantwortlich. (§ 2.*)

(2) Befreie die Verletzten aus ihrer üblen Lage ohne etwas an ihnen zu zerreißen oder abzutrennen und lagere sie bequem abseits der Gleise. (§§ 3 und 4.*)

(3) Vor allem stelle fest, ob eine starke Blutung vorhanden ist, das heißt ob an einer Stelle das Blut förmlich herausströmt oder gar herausspritzt. Die Wunde lege, ohne den Verletzten zu entkleiden, nur durch Aufschneiden der Kleider mit der Schere frei. Wo es am stärksten blutet, schneide die Kleider zuerst auf.

(4) Sende bei anscheinender Gefahr für den Verletzten sofort nach ärztlicher Hilfe. (§ 1.*)

(5) Ehe du verbindest, wasche und bürste deine Hände zuerst in Seifenwasser und danach wasche sie in Sublimatwasser. Keine Wunde darfst du mit etwas anderem berühren oder verbinden, als mit Sublimatmull, den du mit Binden oder Tüchern befestigst. (§ 8.*)

(6) Den stark blutenden Körperteil lagere womöglich hoch und drücke Ballen von Sublimatmull fest auf, bis das Blut steht. Kannst du dies nicht erreichen, so benutze die Trikotschlauchbinden. (§ 9.*)

(7) Ohnmächtige lagere mit dem Kopfe tief, lockere die Kleider um Hals und Rumpf, besprenge ihr Gesicht mit Wasser und lasse sie auf kurze Zeit an Aethertropfen riechen. (§ 14.*)

(8) Verrenkungen und Knochenbrüche versuche nicht durch Ziehen einzurichten. Sorge nur dafür, daß bei Brüchen und Verrenkungen am Bein der Verletzte keinen Versuch macht aufzustehen. (§§ 10, 11 und 12.*)

Nur wenn die Schmerzen sehr groß sind und der Verletzte weitergebracht werden soll, oder wenn an einer Bruchstelle eine Wunde ist, schneide die Kleider auf, hänge den gebrochenen Arm in ein dreieckiges Tuch und schiebe dem gebrochenen

---

*) Die eingeklammerten Paragraphen beziehen sich auf die „Anleitung für den Unterricht der Beamten" Abschnitt VII der Dienstvorschrift, betreffend das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen.

Bein eine gepolsterte Schiene unter, welche du mit Binden oder Tüchern befestigst. (§ 10.*)

Bei Wunden über gebrochenen Knochen sollst du ganz besonders vorsichtig sein. (§ 11.*)

(9) Verbrannte Hautstellen umwickele mit der v. Bardeleben'schen Brandbinde, bedecke diese mit Verbandwatte und befestige die Watte mit einer gewöhnlichen Binde. (§ 16.*)

Brandblasen öffne nicht!

(10) Bricht oder hustet ein Kranker Blut, so bringe ihn in eine halbsitzende Lage, lasse ihn etwas kaltes Wasser oder Eis schlucken und beruhige ihn durch Zureden. (§ 15.*)

(11) Keinem Kranken oder Verletzten gestatte, geistige Getränke nach Gutdünken zu genießen; nur durch Blutverlust sehr Geschwächten darfst du einen Schluck Wein, Branntwein oder 10 bis 20 Aethertropfen auf Zucker geben. (§ 5.*)

Der Bahnarzt . . . . . wohnt . . . . . .
Der stellvertretende Bahnarzt . . . . . wohnt . . . . . .
Aufbewahrungsort der Tragkörbe (Bahren) befindet sich . . . . . .

Das Gesetz über die Haftung des Staates und anderer Verbände für Amtspflichtverletzungen von Beamten bei Ausübung der öffentlichen Gewalt vom 1. August 1909.

Wir, Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw., verordnen mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§ 1. Verletzt ein unmittelbarer Staatsbeamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die im § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bestimmte Verantwortlichkeit an Stelle des Beamten den Staat.

Ist die Verantwortlichkeit des Beamten deshalb ausgeschlossen, weil er den Schaden im Zustande der Bewußtlosigkeit oder in einem die freie Willensbestimmung ausschließenden Zustande krankhafter Störung der Geistestätigkeit verursacht hat, so hat gleichwohl der Staat den Schaden zu ersetzen, wie wenn dem Beamten Fahrlässigkeit zur Last fiele, jedoch nur insoweit, als die Billigkeit die Schadloshaltung erfordert.

Die Verantwortlichkeit des Staats ist ausgeschlossen bei Beamten, die ausschließlich auf den Bezug von Gebühren angewiesen sind, sowie bei solchen Amtshandlungen anderer Beamten, für welche die Beamten eine besondere Vergütung durch Gebühren von den Beteiligten zu beziehen haben.

§ 2. Wird der Staat auf Grund der Vorschrift § 1, Abs. 1 in Anspruch genommen, so finden auf die Feststellung, ob der Beamte sich einer Ueberschreitung seiner Amtsbefugnisse oder der Unterlassung einer ihm obliegenden Amtshandlung schuldig gemacht hat, die für den Fall der Verfolgung des Beamten geltenden Vorschriften entsprechende Anwendung.

---

*) Die eingeklammerten Paragraphen beziehen sich auf die „Anleitung für den Unterricht der Beamten" Abschnitt VII der Dienstvorschrift, betreffend das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen.

§ 3. Der Staat kann von dem Beamten Ersatz des Schadens verlangen, den er durch die im § 1, Abs. 1 bestimmte Verantwortlichkeit erleidet. Der Ersatzanspruch verjährt in drei Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem der Ersatzanspruch des Dritten diesem gegenüber von dem Staate anerkannt oder dem Staate gegenüber rechtskräftig festgestellt ist.

§ 4. Die Vorschriften der §§ 1 bis 3 finden auf die für den Dienst eines Kommunalverbandes angestellten Beamten mit der Maßgabe Anwendung, daß an die Stelle des Staats der Kommunalverband tritt. Jedoch trifft bei Amtspflichtverletzungen von Standesbeamten die Verantwortlichkeit den Staat.

Einem Kommunalverbande stehen gleich die Gutsbezirke, die Amtsverbände und die zur Wahrnehmung einzelner kommunaler Angelegenheiten gebildeten Zweckverbände.

§ 5. Die Vorschrift des § 6 des Gesetzes über die Zulässigkeit des Rechtswegs in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen vom 11. Mai 1842 (G.-S. S. 192) gilt auch für die den Beteiligten nach diesem Gesetze zustehenden Rechte.

§ 6. Soweit durch Reichsgesetze oder Landesgesetze für bestimmte Fälle eine Haftung des Staats oder der Kommunalverbände über den in jenen Gesetzen bestimmten Umfang hinaus ausgeschlossen ist, finden die Vorschriften dieses Gesetzes keine Anwendung.

§ 7. Den Angehörigen eines ausländischen Staats steht ein Ersatzanspruch auf Grund dieses Gesetzes nur insoweit zu, als nach einer in der Preußischen Gesetzsammlung enthaltenen Bekanntmachung des Staatsministeriums durch die Gesetzgebung des ausländischen Staats oder durch Staatsvertrag die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

§ 8. Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 1909 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Odde, an Bord M. J. „Hohenzollern", den 1. August 1909.

(L. S.) Wilhelm.

Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten.

(B. V.)

Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 8. März 1906.

(R.-G.-Bl. S. 391.)

Gemäß dem vom Bundesrat in der Sitzung vom 1. März 1906 aufgrund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßte Beschlüsse treten mit dem 1. Mai 1906 an die Stelle der Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten vom 5 Juli 1892 und der dazu ergangenen Nachträge die nachstehenden Bestimmungen.

Der Reichskanzler. Fürst von Bülow.

A. Allgemeines.

1. Die nachstehenden Bestimmungen enthalten das Mindestmaß der Anforderungen, denen die im Abschnitt C aufgeführten Beamten in ihrer Eigenschaft als Betriebs- und Bahnpolizeibeamte genügen müssen. Den Landesaufsichtsbehörden bleibt überlassen,

die Anforderungen, die an diese Beamten vom Standpunkt des Verkehrs zu stellen sind, festzusetzen.

2. Die selbständige Wahrnehmung der Dienstverrichtungen der in diesen „Bestimmungen" aufgeführten Beamten darf nur Personen übertragen werden, die die dabei bezeichneten Erfordernisse erfüllen.

3. Beamte, denen die Dienstverrichtungen verschiedener Klassen zugleich übertragen sind, müssen, auch wenn dieses Verhältnis durch die Amtsbezeichnung nicht besonders ausgedrückt ist, die Befähigung für sämtliche ihnen übertragenen Dienstverrichtungen besitzen.

4. Als Probezeit ist die Zeit der praktischen Ausbildung und Vorbereitung unter der Ueberwachung eines zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes befähigten Beamten anzusehen.

5. Auf die Offiziere, Beamten und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke finden die Bestimmungen über das Alter — B 1 — und über die Dauer der vorbereitenden Beschäftigung und Probezeit — C 3 bis 7, 9 bis 18 und 20 — keine Anwendung.

Militäranwärtern, die die Befähigung zum Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten bei der Betriebsabteilung der Militäreisenbahn erworben haben, ist beim Eintritt bei einer Eisenbahnverwaltung die vorbereitende Beschäftigung für den gleichen Dienstzweig anzurechnen, wenn nicht im Einzelfalle besondere Gründe dagegen sprechen.

6. Hinsichtlich der unter C 1 bis 18 und 20 aufgeführten Beamten bleibt den Eisenbahnverwaltungen — unbeschadet der Vorschriften über Probezeit oder praktische Beschäftigung — überlassen, wie sie sich die Ueberzeugung von dem Vorhandensein der Befähigung verschaffen. Die Lokomotivführer haben eine Prüfung vor einem höheren maschinentechnischen und einem betriebstechnischen Beamten abzulegen und die Befähigung zur Führung einer Lokomotive durch Probefahrten unter Aufsicht eines höheren maschinentechnischen Beamten nachzuweisen.

7. Mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse kann die Landesaufsichtsbehörde Beamte bei der Anstellung und beim Aufrücken von einzelnen Erfordernissen entbinden.

8. Bei einfachen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen kann die Landesaufsichtsbehörde zulassen, daß Beamte einer Klasse den Dienst einer anderen Klasse wahrnehmen, auch wenn sie die vorgeschriebenen Erfordernisse nicht erfüllt haben, aber tatsächlich dazu befähigt und mit den in Frage kommenden örtlichen Verhältnissen vertraut sind. Ausgenommen ist der Dienst des Lokomotivführers.

9. Den die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn leitenden und beaufsichtigenden Beamten, den Bahnkontrolleuren und Betriebskontrolleuren — B. O. § 45 (1) Ziffer 1 und 2 — und den Anwärtern zu diesen Stellen kann mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde die selbständige Wahrnehmung des Dienstes eines der übrigen Betriebsbeamten übertragen werden, auch wenn sie die vorgeschriebenen Erfordernisse nicht erfüllt haben.

10. Wenn bei einer Bahn die Benennung einer Beamtenklasse von der unter C 1 bis 20 gebrauchten abweicht, so ist für die An-

wendung der Befähigungsvorschriften nicht die Benennung, sondern die Dienstverrichtung maßgebend.

11. Können bei einer Eisenbahnverwaltung einzelne der nachstehenden Bestimmungen bis zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens nicht durchgeführt werden, so kann die Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts Fristen bewilligen.

B. Gemeinsame Erfordernisse.

1. Bei der ersten Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes müssen die Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten mindestens einundzwanzig Jahre alt sein, dürfen aber das vierzigste Lebensjahr nicht überschritten haben. Invalide dürfen auch nach vollendetem vierzigsten Lebensjahre zum Dienste als Wächter, Pförtner, Bahnsteigschaffner und Schrankenwärter zugelassen werden, ebenso Frauen nach vollendetem vierzigsten Lebensjahre zum Dienste als Schrankenwärter und Haltepunktwärter.

Fachwissenschaftlich gebildeten Maschinentechnikern kann die Ausübung des Heizerdienstes vor vollendetem einundzwanzigsten Lebensjahre gestattet werden.

Sonstige Ausnahmen sind nur mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig.

2. Die Beamten müssen unbescholten sein; sie müssen die zur Wahrnehmung ihres Dienstes nötige körperliche Rüstigkeit und Gewandtheit und ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen besitzen.

3. Die Beamten müssen in deutschen und lateinischen Buchstaben Gedrucktes und Geschriebenes lesen, deutsch leserlich schreiben und in dem für ihren Dienst erforderlichen Umfang in den vier Grundarten rechnen können.

4. Die Beamten müssen Fertigkeit im Gebrauch des Fernsprechers besitzen.

5. Jeder Beamte muß die schriftlichen oder gedruckten Anweisungen über seine dienstlichen Obliegenheiten und die seiner Untergebenen kennen.

6. Jeder Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamte muß die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die Eisenbahn-Signalordnung mit den für den Bahnbezirk erlassenen Ausführungsbestimmungen, die Eisenbahn-Verkehrsordnung mit ihren Ausführungsbestimmungen und die Militär-Eisenbahn-Ordnung kennen, soweit diese Ordnungen seinen eigenen Dienstkreis und den seiner Untergebenen berühren.

C. Besondere Erfordernisse.

1. Wächter.

Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Feuersgefahr und außergewöhnlichen Ereignissen.

2. Pförtner (Stationsdiener) und Bahnsteigschaffner.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Kenntnis der Eisenbahngeographie des eigenen Bahnbezirks und der Nachbarbezirke, soweit sie für den Dienst des Pförtners oder Bahnsteigschaffners in Betracht kommt.

(3) Kenntnis des Fahrplans der die Station berührenden Züge mit Personenbeförderung und ihrer Anschlüsse.

(4) Kenntnis der Fahrtausweise und der Ausweise für das Betreten der Bahnsteige.

3. Bremser.

(1) Kenntnis der Wagengattungen und der einzelnen Teile der Wagen, insbesondere der Kuppelungs-, Brems-, Schmier- und Türverschluß-Vorrichtungen und ihrer Behandlungsweise.

(2) Kenntnis der Eigentumsmerkmale der eigenen und der fremden Wagen.

(3) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst.

(4) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(5) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Bremsers berühren.

(6) Kenntnis der Dienstanweisungen für Schaffner, Bahnwärter und Weichensteller, soweit sie den Dienstkreis des Bremsers berühren.

(7) a) Dreimonatige Beschäftigung im Dienste eines Stations-, Rangier-, Güterboden- oder Werkstättenarbeiters oder sechsmonatige Beschäftigung bei der Bahnunterhaltung.

b) zehntägige Ausbildung in einer Werkstätte in den für den Bremserdienst in Betracht kommenden Arbeiten und vierzehntägige Probezeit im Bremserdienst.

Bem. zu (7) a. Militäranwärter sind nur im Dienste eines Rangierarbeiters zu beschäftigen.

4. Wagenwärter.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Kenntnis der Wagengattungen und der einzelnen Teile der Wagen, insbesondere der Kuppelungs-, Schmier- und Türverschluß-Vorrichtungen, der Achslager, der Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen, der Handbremsen und der im Bahnbezirk vorkommenden durchgehenden Bremsen und der Behandlung dieser Einrichtungen.

(3) Kenntnis der Eigentumsmerkmale der eigenen und der fremden Wagen.

(4) Fähigkeit, die an den Wagen während des Betriebes vorkommenden kleinen Schäden zu beseitigen.

(5) Kenntnis der Vorschriften über das Reinigen, Heizen und Beleuchten der Wagen.

(6) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst.

(7) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(8) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Wagenwärters berühren.

(9) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Schaffner, Bahnwärter und Weichensteller, soweit sie den Dienstkreis des Wagenwärters berühren.

(10) Fünfmonatige Beschäftigung im Schlosser-, Schmiede-, Tischler- oder Stellmacherhandwerk in einer Wagenwerkstätte und vierzehntägige Probezeit im Bremserdienst.

5. Schaffner.

(1) bis (4) Die unter 3 Ziffer (1) bis (4) bezeichneten Erfordernisse.

(5) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(6) Kenntnis der Eisenbahngeographie des eigenen Bahnbezirks und der Nachbarbezirke, soweit sie für den Dienst des Schaffners in Betracht kommt.

(7) Kenntnis des Fahrplans der für die Beförderung von Personen bestimmten Züge des eigenen Bahnbezirks und ihrer Anschlüsse.

(8) Kenntnis der Fahrtausweise und der Ausweise für das Betreten der Bahnsteige.

(9) Fertigkeit im Gebrauch der im Bahnbezirke vorhandenen Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe.

(10) Kenntnis der Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen in den Zügen.

(11) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Schaffners berühren.

(12) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Wagenwärter, Zugführer, Bahnwärter, Weichensteller und Lokomotivführer, soweit sie den Dienstkreis des Schaffners berühren.

(13) Dreimonatige Probezeit im Schaffnerdienst und zehntägige Ausbildung in einer Werkstätte in den für den Schaffnerdienst in Betracht kommenden Arbeiten.

Die dreimonatige Probezeit im Schaffnerdienst kann auf eine dreiwöchige ermäßigt werden, wenn eine sechsmonatige Beschäftigung bei der Bahnunterhaltung oder eine dreimonatige im Dienste eines Stations-, Rangier-, Güterboden- oder Werkstättenarbeiters vorausgegangen ist.

Für die zum Bremser- oder Wagenwärterdienst ausgebildeten Anwärter bleibt die Festsetzung einer weiteren Probezeit der Landesaufsichtsbehörde überlassen.

6. Zugführer.

(1) bis (10) Die unter 3 Ziffer (1) bis (4) und 5 Ziffer (5) bis (10) bezeichneten Erfordernisse.

(11) Allgemeine Kenntnis der Organisation der eigenen Eisenbahnverwaltung.

(12) Kenntnis des Zweckes und der Wirkungsweise der Sicherungseinrichtungen für den Zugverkehr.

(13) Kenntnis der Vorschriften über die Führung der Fahrberichte.

(14) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Zugführers berühren.

(15) Kenntnis der Vorschriften über die Benutzung der Wagen.

(16) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bahnwärter, Weichensteller, Vorsteher und Aufseher der Stationen, Heizer, Lokomotivführer und Wagenmeister, soweit sie den Dienstkreis des Zugführers berühren.

(17) Neunmonatige Beschäftigung im Schaffnerdienst nach Darlegung der Befähigung zum Schaffner und dreimonatige Probezeit im Zugführerdienst, wovon mindestens zwei Monate auf den Dienst bei Personenzügen entfallen müssen.

Bem. Beamten, die die Befähigung als Vorsteher eines Bahnhofs — C 15, 16 und 17 — oder als Bahnmeister besitzen, darf

der Dienst eines Zugführers, Schaffners oder Bremsers übertragen werden, auch wenn sie die vorgeschriebenen Erfordernisse nicht erfüllt haben.

7. Rangiermeister (Schirrmeister).

(1) bis (3) Die unter 3 Ziffer (1) bis (3) bezeichneten Erfordernisse.

(4) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(5) Fertigkeit im Zusammensetzen der Züge.

(6) Kenntnis der Vorschriften über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen.

(7) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Rangiermeisters berühren.

(8) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Schaffner, Zugführer, Bahnwärter, Weichensteller, Vorsteher und Aufseher der Stationen, Lokomotivführer und Wagenmeister, soweit sie den Dienstkreis des Rangiermeisters berühren.

(9) Sechsmonatige Beschäftigung im Rangierdienst.

Bem. Beamte, die die Befähigung als Fahrdienstleiter, für den Bahnhofsdienst, Aufsichtsbeamter, Vorsteher oder Aufseher eines Bahnhofs — C 14, 15, 16 und 17 — besitzen, können die Verrichtungen des Rangiermeisters wahrnehmen, auch wenn sie die Anforderung an die praktische Ausbildung — Ziffer 9 — nicht erfüllt haben. Bei einfachen Verhältnissen können die Verrichtungen des Rangiermeisters auch den Zugführern übertragen werden.

8. Schrankenwärter.

(1) Kenntnis der auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(2) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(3) Kenntnis der Handhabung der Läutewerke.

Bem. Diese Bestimmungen gelten auch für die im Schrankendienst beschäftigten Frauen.

9. Bahnwärter.

(1) Kenntnis aller bei der Unterhaltung des Oberbaues und der Weichen vorkommenden Arbeiten und der dazu erforderlichen Stoffe, Geräte und ihrer Verwendung.

(2) Kenntnis der in dem Dienstbezirk vorkommenden Arten von Schranken und ihrer Bedienung.

(3) Kenntnis des Zweckes und der Bedienung der Signaleinrichtungen und der Handhabung der Läutewerke.

(4) Fertigkeit im Gebrauch der Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe wenn sie im Dienstbezirk vorhanden sind.

(5) Kenntnis der Vorschriften über die auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(6) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(7) Kenntnis der Vorschriften über die Benutzung der Klein- und Arbeitswagen.

(8) Kenntnis der Vorschriften über die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenleitungen.

(9) Kenntnis der Dienstanweisung für Schrankenwärter.

(10) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Bahnwärters berühren.

(11) a) Dreimonatige Beschäftigung bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues und dreimonatige Beschäftigung im Bahnbewachungs- und Signaldienst einer im Betriebe befindlichen Bahn, oder

b) neunmonatige Beschäftigung beim Eisenbahnneubau, wenn der Anwärter sich hierbei mit sämtlichen zum Legen des Oberbaues und der Weichen erforderlichen Arbeiten vertraut gemacht hat, auch während dieser Zeit etwa drei Monate bei dem für Arbeits- und andere Züge eingerichteten Bahnbewachungs- und Signaldienst tätig gewesen ist.

10. Rottenführer.

(1) bis (9) Die unter 9 Ziffer (1) bis (9) bezeichneten Erfordernisse.

(10) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(11) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Rottenführers berühren.

(12) Einjährige Beschäftigung bei der Unterhaltung des Oberbaues einer im Betriebe befindlichen Bahn.

11. Weichensteller.

(1) bis (9) Die unter 9 Ziffer (1) bis (9) bezeichneten Erfordernisse.

(10) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(11) Kenntnis der in dem Bahnbezirk vorkommenden Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Brückenwagen, Wasserkrane und ihrer Bedienung.

(12) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst.

(13) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Weichenstellers berühren.

(14) Die unter 9 Ziffer (11) a oder b vorgeschriebene Probezeit mit der Maßgabe, daß an Stelle der dreimonatigen Beschäftigung im Bahnbewachungs- und Signaldienst eine dreimonatige Beschäftigung im Weichensteller-, Bahnbewachungs- und Signaldienst tritt.

12. Blockwärter.

(1) Fähigkeit über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Kenntnis des Zweckes und der Bedienung der Signaleinrichtungen einschließlich der Handhabung der Läutewerke.

(3) Fertigkeit im Gebrauch der Block- und Telegrapheneinrichtungen, mit denen die Blockstelle ausgerüstet ist. Kenntnis der Behandlung dieser Einrichtungen, der zugehörigen Leitungen und des Verfahrens bei Störungen.

(4) Kenntnis der Vorschriften über die auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(5) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(6) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Blockwärters berühren.

(7) Kenntnis der Vorschriften über die Benutzung der Klein- und Arbeitswagen.

(8) a) Die unter 9 Ziffer (11) a oder b für Bahnwärter oder unter 11 Ziffer (14) für Weichensteller vorgeschriebene Probezeit

mit der Maßgabe daß hiervon wenigstens vierzehn Tage auf den Dienst auf einer Blockstelle entfallen, oder

b) sechsmonatige Beschäftigung im Weichensteller-, Signal- oder sonstigen Bahnhofdienst mit der Maßgabe, daß hiervon wenigstens vierzehn Tage auf den Dienst auf einer Blockstelle entfallen.

13. Haltepunktwärter.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Kenntnis der auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(3) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen.

(4) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Haltepunktwärters berühren.

(5) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bahnwärter, Weichensteller und Zugführer, soweit sie den Dienstkreis des Haltepunktwärters berühren.

(6) Sechsmonatige Beschäftigung im Bahnbewachungs-, Weichensteller- oder sonstigen Bahnhofdienst.

14. Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.

(2) Allgemeine Kenntnis des Oberbaues der in dem Dienstbezirk vorkommenden Weichen, Weichensicherungseinrichtungen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Brückenwagen, Last- und Wasserkrane und ihrer Bedienung.

(3) Kenntnis und Fertigkeit in der Bedienung der Signaleinrichtungen und der sonstigen zur Sicherung des Betriebs im Dienstbezirk vorhandenen mechanischen und elektrischen Einrichtungen. Kenntnis der Behandlung der elektrischen Apparate, der zugehörigen Leitungen und des Verfahrens bei Störungen.

(4) Fähigkeit, dienstliche Telegramme zu geben und zu lesen.

(5) Kenntnis der Vorschriften über die auf unfahrbaren Gleisstrecken zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen.

(6) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen.

(7) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst und Fertigkeit im Zusammensetzen der Züge.

(8) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den eigenen Dienstkreis berühren.

(9) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Schaffner, Zugführer, Rangiermeister, Schrankenwärter, Bahnwärter, Weichensteller, Blockwärter, Vorsteher und Aufseher der Stationen und Lokomotivführer, soweit sie den Dienst auf Bahnhöfen berühren.

(10) a) Dreimonatige Beschäftigung im äußeren Bahnhofdienst bei der Fahrdienstleitung, nachdem die Befähigung zum Weichensteller nachgewiesen ist, oder

b) Elfmonatige Beschäftigung im Bahnhofsdienst, davon mindestens vier Monate im äußeren Bahnhofsdienst bei der Fahrdienstleistung.

14a. Fahrdienstleiter für den Streckendienst.

(1) bis (6) die unter 14 Ziffer (1), (3) bis (6) und (8) bezeichneten Erfordernisse.

(7) Vierwöchentliche Beschäftigung im äußeren Bahnhofsdienste bei der Fahrdienstleistung, nachdem die Befähigung zum Weichensteller nachgewiesen ist.

15. Vorsteher oder Aufseher kleinerer Bahnhöfe.

(1) bis (9) Die unter 14 Ziffer (1) bis (9) bezeichneten Erfordernisse.

(10) Allgemeine Kenntnis der Organisation der eigenen Eisenbahnverwaltung.

(11) Kenntnis der Eisenbahngeographie des eigenen Bahnbezirks und der Nachbarbezirke, soweit sie für den Dienst des Vorstehers eines kleineren Bahnhofs in Betracht kommt.

(12) Kenntnis der Eigentumsmerkmale der eigenen und der fremden Wagen, sowie der Vorschriften über die Benutzung und Meldung der fremden Wagen.

(13) Kenntnis der Vorschriften über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen.

(14) Sechsmonatige Beschäftigung im Bahnhofdienst nach abgelegter Prüfung zum Weichensteller, davon mindestens drei Monate im äußeren Bahnhofdienst bei der Fahrdienstleitung.

Bem. Beamte, die die Befähigung für die Stelle des Vorstehers eines mittleren oder größeren Bahnhofs — C 16 und 17 — besitzen, können den Dienst des Vorstehers oder Aufsehers eines kleineren Bahnhofs selbständig wahrnehmen, auch wenn sie die Anforderungen an die praktische Ausbildung — Ziffer (14) — nicht erfüllt haben.

16. Vorsteher mittlerer Bahnhöfe.

(1) Fähigkeit einen dienstlichen Vorgang in angemessener Form schriftlich darzustellen.

(2) bis (9) Die unter 14 Ziffer (2) bis (9) bezeichneten Erfordernisse.

(10) Kenntnis der Eisenbahngeographie Deutschlands und der benachbarten Länder.

(11) Kenntnis der Organisation der eigenen Eisenbahnverwaltung und der allgemeinen Vorschriften für ihre Beamten.

(12) Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge. Kenntnis der Eigentumsmerkmale der eigenen und der fremden Wagen, sowie der Vorschriften über die Benutzung und Meldung der fremden Wagen.

(13) Kenntnis der Vorschriften über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen.

(14) Elfmonatige Beschäftigung im Bahnhofdienst, davon mindestens vier Monate im äußeren Bahnhofdienst bei der Fahrdienstleitung.

17. Vorsteher größerer Bahnhöfe.

(1) bis (13) Die unter 16 Ziffer (1) bis (13) bezeichneten Erfordernisse.

(14) Kenntnis der Verhältnisse der Eisenbahn zur Post-, Telegraphen- und Zollverwaltung.

(15) Zweijährige selbständige Beschäftigung im äußeren Bahnhofdienst auf einem mittleren oder größeren Bahnhofe, davon mindestens sechs Monate als Fahrdienstleiter.

18. Lokomotivheizer.

(1) Kenntnis der Einrichtungen für das Feuern, Speisen, Schmieren und Bremsen der Lokomotiven und Tender.

(2) Fähigkeit eine fahrende Lokomotive zum Halten zu bringen.
(3) Halbjährige Beschäftigung im Eisenbahndienst.
Bem. Auf fachwissenschaftlich gebildete Maschinentechniker findet die Vorschrift unter Ziffer (3) keine Anwendung.

19. Lokomotivführer.

(1) Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.
(2) Allgemeine Kenntnis der Eigenschaften und der Behandlung der beim Maschinenbau und im Lokomotivdienst zur Verwendung kommenden Stoffe.
(3) Kenntnis der Lokomotive, ihrer einzelnen Teile und ihrer Behandlung.
(4) Kenntnis der Einrichtung und Handhabung der im Dienstbezirk vorkommenden Bremsvorrichtungen.
(5) Kenntnis der zu befahrenden Strecken.
(6) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen.
(7) Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst.
(8) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Lokomotivführers berühren.
(9) Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Wagenwärter, Schaffner, Zugführer, Schrankenwärter, Bahnwärter, Weichensteller, Blockwärter, Vorsteher und Aufseher der Stationen, soweit sie den Dienstkreis des Lokomotivführers berühren.
(10) Einjährige Beschäftigung als Handwerker in einer Maschinen- oder Schlosserwerkstätte und einjährige Beschäftigung als Lokomotivheizer.
Bem. Diese Bestimmungen gelten für die Führer von Dampflokomotiven. Die Festsetzung der von den Führern anderer (elektrischer) Lokomotiven zu erfüllenden Erfordernisse bleibt den Landesaufsichtsbehörden überlassen.

20. Bahnmeister.

(1) Fähigkeit, einen dienstlichen Vorgang in angemessener Form schriftlich darzustellen.
(2) Kenntnis der Berechnung geradliniger ebener Figuren, des Kreises und seiner Teile, des Inhalts und der Oberfläche einfacher ebenflächiger Körper, des Zylinders, des Kegels und der Kugel — ohne Beweisführung —, der Gewölbe und Gewölbeflächen und der bei Bauausführungen vorkommenden regelmäßigen Körper nach gegebenen Maßen.
(3) Fähigkeit, Handskizzen, einfache Zeichnungen und Entwürfe mit Maßen- und Kostenberechnungen anzufertigen.
(4) Fähigkeit, einfache Flächen- und Höhenmessungen auszuführen und aufzuzeichnen, und einfache Absteckungen vorzunehmen.
(5) Kenntnis der gebräuchlichsten Baustoffe für Maurer- und Zimmerarbeiten, der Mörtelbereitung und der gewöhnlichen Stein- und Holzverbände.
(6) Kenntnis der Anordnung und Unterhaltung des Eisenbahn-Unter- und Oberbaues und der dazu erforderlichen Stoffe und Geräte.
(7) Kenntnis der Einrichtung, der Bedienung und der Unterhaltung der im Dienstbezirk vorhandenen Signal- und Weichensicherungsan' gen.

(8) Kenntnis der Einrichtung des elektrischen Telegraphen und der im Bahnbezirk vorhandenen Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe.

(9) Kenntnis der Organisation der eigenen Eisenbahnverwaltung und der allgemeinen Vorschriften für ihre Beamten.

(10) Kenntnis der Vorschriften über die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenleitungen.

(11) Kenntnis der Vorschriften über die Führung der Arbeitszüge und über die Benutzung der Klein- und Arbeitswagen.

(12) Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen.

(13) Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Bahnmeisters berühren.

(14) Kenntnis der Dienstanweisungen für Weichensteller, Zugführer, Vorsteher und Aufseher der Stationen.

(15) Einjährige Beschäftigung beim Bau oder bei der Unterhaltung des Oberbaues einer Bahn. Davon können drei Monate im technischen Bureaudienst zurückgelegt werden.

Bestimmungen des Bundesrats über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten.

(Ministerial-Erlaß vom 12. April 1906. — IV. B. 11. 91.)

Soweit die am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Befähigungsvorschriften des Bundesrats (E.-V.-Bl. 1906 S. 187 ff.) Aenderungen der Prüfungsvorschriften erforderlich machen, sind sie in der Prüfungsordnung vom 15. März d. J. (E.-V.-Bl. S. 200 ff.) berücksichtigt worden. Ich verweise namentlich auf die Bestimmung in § 9 (2) der Prüfungsordnung, wonach Bedienstete, die als Fahrdienstleiter auf Bahnhöfen verwendet werden sollen, die förmliche oder formlose Prüfung zum Eisenbahnassistenten oder zum Weichensteller erster Klasse in den Teilen bestanden haben müssen, die sich auf die Geschäfte der Fahrdienstleitung erstrecken. Inwieweit Beamte mit der Befähigung eines Weichenstellers erster Klasse als Fahrdienstleiter auf Bahnhöfen verwendet werden können und inwieweit eine höhere Befähigung erforderlich ist, ist nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden. Die Geschäfte des Bahnhofsdienstes sind künftig ebenso, wie es bei den Geschäften des Güterabfertigungsdienstes bereits geschehen ist, in Arbeitsraten A, B und C einzuteilen.

Es sind wahrzunehmen:

die Arbeitsraten A von Oberbahnhofsvorstehern und Bahnhofsvorstehern,

die Arbeitsraten B von Eisenbahnassistenten, Praktikanten und Stationsdiätaren,

die Arbeitsraten C von Unterbeamten und Hilfsunterbeamten.

Zu den Arbeitsräumen C gehören:	Wahrzunehmen von:
1. Die Geschäfte eines Aufsehers auf Bahnhöfen IV. Klasse.	Weichenstellern erster Klasse,
2. Die Geschäfte der Fahrdienstleitung und der Abfertigung der Züge sowie die Aufsicht im Rangier- und Bahnsteigdienst.	Weichenstellern erster Klasse, sowie Stellwerksweichenstellern und Weichenstellern, welche die Befähigung eines Fahrdienstleiters besitzen.

3. Der Weichenstellerdienst.	In Stellwerken von Stellwerksweichenstellern und geeigneten Weichenstellern und Hilfsweichenstellern, sonst von Weichenstellern und Hilfsweichenstellern.
4. Die Leitung des Rangierdienstes.	Schirrmeistern, Schirrmännern und Hilfsschirrmännern,
5. Die einfacheren schriftlichen Arbeiten des inneren Bahnhofsdienstes einschließlich Materialienverwaltung; Hilfeleistung im Telegraphen-, Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsdienst.	Weichenstellern und Hilfsweichenstellern, nach Bedarf auch von anderen geeigneten Unterbeamten und Hilfsunterbeamten.

Zu den Arbeitsraten B gehören:

1. Die Geschäfte eines Verwalters auf Bahnhöfen III. Klasse.
2. Die Geschäfte der Fahrdienstleitung und der Abfertigung der Züge sowie die Aufsicht im Rangier- und Bahnsteigdienst in schwierigen Betriebsverhältnissen.
3. Die Aufsicht im Telegraphendienst und die Wahrnehmung dieses Dienstes in schwierigen Fällen auf großen Bahnhöfen.
4. Die schwierigen schriftlichen Arbeiten des inneren Bahnhofsdienstes, insbesondere protokollarische Vernehmungen der Beamten.

Zu den Arbeitsraten A gehören:

1. Die Geschäfte des Vorstehers eines Bahnhofs I. Klasse (Oberbahnhofsvorsteher) oder II. Klasse (Bahnhofsvorsteher).
2. Die ständige Vertretung des Vorstehers eines großen Bahnhofs.
3. Die vorstehend bei B, 2 genannten Geschäfte in besonders schwierigen Betriebsverhältnissen.
4. Besonders schwierige schriftliche Arbeiten auf großen Bahnhöfen (Diensteinteilungen, protokollarische Vernehmungen u. a.).

Die für eine Beamtenklasse bestimmten Geschäfte können auch den — ordnungsmäßig ausgebildeten und geprüften — Anwärtern der Beamtenklasse übertragen werden.

In den Befähigungsvorschriften C, 15, 16 und 17 sind kleinere Bahnhöfe, mittlere Bahnhöfe und größere Bahnhöfe unterschieden. In der Regel werden die Bahnhöfe I. und II. Klasse als größere, die Bahnhöfe III. Klasse als mittlere und die Bahnhöfe IV. Klasse als kleinere Bahnhöfe anzusehen sein, doch werden nicht selten auch Bahnhöfe II. Klasse als mittlere und Bahnhöfe III. Klasse als kleinere Bahnhöfe zu gelten haben, wenn die Betriebsverhältnisse einfacher Art sind. Ich veranlasse die Königlichen Eisenbahndirektionen, binnen 4 Monaten eine Nachweisung vorzulegen, aus der zu ersehen ist, ob die Bahnhöfe ihres Bezirks als größere, mittlere oder kleinere Bahnhöfe angesehen werden und von welchen Beamtenklassen die Geschäfte des Bahnhofsdienstes auf den einzelnen Bahnhöfen nach den vorstehenden Grundsätzen wahrzunehmen sind.

Wo es bei einfachen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen angezeigt ist, den Dienst einer Beamtenklasse von Beamten einer anderen Klasse wahrnehmen zu lassen, welche die vorgeschriebenen

Erfordernisse nicht erfüllt haben, aber tatsächlich für den betreffenden Dienst befähigt und mit den in Frage kommenden örtlichen Verhältnissen vertraut sind, da ist nach A, 8 der Befähigungsvorschriften meine Genehmigung einzuholen. Eine solche Genehmigung erstreckt sich nicht mehr, wie bisher, nur auf die aushilfsweise Vertretung, sondern auf die ständige Wahrnehmung des Dienstes, wobei es den Direktionen selbstverständlich unbenommen ist, den betreffenden Dienst in geeigneten Fällen nur aushilfsweise wahrnehmen zu lassen. Die Einholung einer solchen Genehmigung wird u. a. auch dann in Frage kommen, wenn es sich empfiehlt, den Dienst des Zugführers von einem Schirrmeister oder Schirrmann wahrnehmen zu lassen.

Die Prüfung zum Schaffner — § 14 der Prüfungsordnung — zerfällt fortan in eine Prüfung zum Schaffner bei Güterzügen (abgekürzt Schaffner b. G.) und eine Ergänzungsprüfung zum Schaffner bei Personenzügen (abgekürzt Schaffner b. P.). Diejenigen Schaffner, die bisher nur zum Schaffner bei Personenzügen ausgebildet und geprüft sind, dürfen künftig nur dann im Güterzugdienste verwendet werden, wenn ihre Ausbildung nach C, 3 der Befähigungsvorschriften vervollständigt wird.

Nach B, 4 der Befähigungsvorschriften müssen fortan alle Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten Fertigkeit im Gebrauche des Fernsprechers besitzen. Es ist festzustellen, ob diese Fertigkeit überall vorhanden ist.

Die von einem Blockwärter verlangte Befähigung ist bei C, 12 der Befähigungsvorschriften angegeben. Es ist zu prüfen, ob alle als Blockwärter verwendeten Bediensteten diesen Anforderungen genügen. Vergl. auch § 9 (3) der Prüfungsordnung.

Endlich verweise ich auf B, 1 der Befähigungsvorschriften, wonach Invalide auch nach vollendetem vierzigsten Lebensjahre zum Dienste als Wächter, Pförtner, Bahnsteigschaffner und Schrankenwärter und Frauen nach vollendetem vierzigsten Lebensjahre zum Dienst als Schrankenwärter zugelassen werden dürfen.

Organisation der Verwaltung.

Die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss Art. 4 Ziff. 8 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 16. April 1871 (R.-G.-Bl. 71, S. 64) sowohl der Beaufsichtigung als auch der Gesetzgebung des Reichs unterworfen.

Behufs Ausübung des Aufsichtsrechts ist unter dem Namen

Reichs-Eisenbahn-Amt

durch das Gesetz, betr. die Errichtung eines Reichs-Eisenbahn-Amtes vom 27. Juni 1873 eine ständige Zentralbehörde eingesetzt worden, die ihren Sitz in Berlin hat, unter der Oberleitung des Reichskanzlers steht und in einem bestimmten Falle durch richterliche

Beamte verstärkt werden kann. An der Spitze des Reichs-Eisenbahn-Amtes steht ein Präsident mit den den Chefs der übrigen obersten Reichsbehörden zustehenden Befugnissen. Die Mitglieder, Kommissare und Beamten dürfen nicht bei der Verwaltung einer Eisenbahn beteiligt sein.

Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat innerhalb der durch die Verfassung bestimmten Zuständigkeit des Reichs:

a) Das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen;

b) für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmässigen Vorschriften Sorge zu tragen;

c) auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Missstände hinzuwirken.

Innerhalb seiner Zuständigkeit ist das Reichs-Eisenbahn-Amt berechtigt, über alle Einrichtungen und Massregeln von den Eisenbahn-Verwaltungen Auskunft zu erfordern oder nach Befinden durch persönliche Kenntnisnahme sich zu unterrichten und hiernach das Erforderliche zu veranlassen.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Zentral-Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

A. Eisenbahnwesen.

a) Bau-Abteilung (I),
b) Verkehrs-Abteilung (II),
c) Verwaltungs-Abteilung (IV),
d) Finanz-Abteilung (V),
e) Maschinentechnische Abteilung (VI).

B. Allgemeine Bauverwaltung (III).

a) Wasserbau-Abteilung (III A),
b) Hochbau-Abteilung (III B).

Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen.

I. Allgemeine Verwaltung.

Eisenbahnverwaltungsbehörden.

§ 1. (1) Die Verwaltung der im Betriebe sowie der im Baue befindlichen Staatseisenbahnen und vom Staate verwalteten Privateisenbahnen erfolgt unter der oberen Leitung des Ressortministers durch das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und durch die Königlichen Eisenbahndirektionen.

(2) Werden für besonders umfangreiche Bauausführungen durch landesherrlichen Erlaß Königliche Eisenbahn-Baukommissionen eingesetzt, so trifft der Minister über deren Geschäftsordnung und Besetzung nähere Bestimmung.

(3) Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt und die Königlichen Eisenbahndirektionen sind dem Minister unmittelbar unterstellt. Sitz und Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen werden durch landesherrlichen Erlaß festgestellt. Die Feststellung der Grenzpunkte zwischen den Eisenbahndirektionsbezirken im einzelnen ist dem Minister überlassen.

Vorbehalte des Ministers.

1. Im allgemeinen.

§ 2. (1) Dem Minister bleibt die einheitliche Regelung des Dienstes innerhalb des gesamten Bereiches der Staatseisenbahnen vorbehalten, insbesondere der Erlaß einheitlicher Geschäfts- und Dienstanweisungen, die Festsetzung von Grundzügen für Dienstanweisungen, deren Feststellung im einzelnen den Königlichen Eisenbahndirektionen für ihren Bezirk überlassen ist, sowie der Erlaß einheitlicher Vorschriften für die Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter, für das Kassen- und Rechnungswesen und die einzelnen Dienstzweige im Betriebe und im Baue der Staatseisenbahnen.

(2) Der Minister entscheidet über die gegen die Verfügungen und Beschlüsse (§ 8) des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen erhobenen Beschwerden. Gegen die auf Beschwerde ergangenen Verfügungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts oder der Königlichen Eisenbahndirektionen steht den Beamten eine Berufung nicht zu.

2. Bezüglich der Betriebsverwaltung.

§ 3. Abgesehen von der für besondere Fälle vorgeschriebenen höheren Genehmigung bleibt dem Minister bezüglich der Betriebsverwaltung vorbehalten:

a) die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes auf Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehre dienen, und zur Aenderung des Betriebes durch Einführung oder Aufhebung der für Nebeneisenbahnen geltenden Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung;

b) die Feststellung und Abänderung des Fahrplans der zur Personenbeförderung bestimmten Züge, soweit die Bestimmung darüber nicht den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen ist;

c) die Feststellung und Aenderung der Tarife für Personen, Güter, lebende Tiere und Leichen, soweit die Bestimmung darüber nicht den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen wird;

d) die Genehmigung von Bauausführungen, für welche den Königlichen Eisenbahndirektionen Geldmittel nicht zur Verfügung gestellt sind;

e) die Feststellung derjenigen Entwürfe und Kostenanschläge, deren Kosten den Betrag von 50 000 Mark im einzelnen übersteigen, soweit nicht die Feststellung für Bauten von höherem Werte den Königlichen Eisenbahndirektionen besonders übertragen wird, sowie die Feststellung der Entwürfe und Kostenanschläge für Bauten von geringerem Werte, für welche die höhere Prüfung und endgültige Feststellung bei Ueberweisung der Geldmittel vorbehalten ist;

f) die Feststellung und Aenderung der Normalentwürfe und Normalanordnungen für bauliche und maschinelle Anlagen, sowie für Betriebsmittel und mechanische Betriebseinrichtungen;

g) die Ermächtigung zum Abschluß freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Wert von 100 000 Mark übersteigt, sowie zur Zuschlagserteilung in öffentlichen und engeren Verdingungen bei Gegenständen — jedes Los für sich gerechnet — von mehr als 300 000 Mark.

3. Bezüglich der Neubauverwaltung.

§ 4. In gleicher Weise bleibt dem Minister bezüglich der Neubauverwaltung vorbehalten:

a) die Anordnung der allgemeinen und ausführlichen Vorarbeiten, die Feststellung des zur Ausführung bestimmten Entwurfs und des zugehörigen Hauptkostenanschlages sowie die Genehmigung des Bauausführungsplanes für neue Bahnlinien;

b) die Feststellung derjenigen Entwürfe und Kostenanschläge, deren Kosten den Betrag von 50 000 Mark im einzelnen übersteigen, soweit nicht die Feststellung für Bauten von höherem Werte den Königlichen Eisenbahndirektionen besonders übertragen wird, sowie die Feststellung der Entwürfe und Kostenanschläge für Bauten von geringerem Werte, für welche die höhere Prüfung und endgültige Feststellung bei Ueberweisung der Geldmittel vorbehalten ist;

c) die Feststellung und Aenderung der Normalentwürfe und Normalanordnungen für bauliche und maschinelle Anlagen sowie für Betriebsmittel und mechanische Betriebseinrichtungen;

d) die Eröffnung des Betriebes auf fertiggestellten Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmt sind;

e) die Ermächtigung zum Abschluß freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Wert von 100 000 Mark übersteigt, sowie zur Zuschlagserteilung in öffentlichen und engeren Verdingungen bei Gegenständen — jedes Los für sich gerechnet — von mehr als 300 000 Mark.

4. Bezüglich der Personalien.

§ 5. Bezüglich der Personalien der Staatseisenbahnverwaltung bleibt dem Minister vorbehalten:

a) die Anstellung, Versetzung, Entlassung sowie die Regelung der Besoldungsverhältnisse der etatsmäßigen höheren Beamten, einschließlich der Rechnungsdirektoren und Eisenbahn-Hauptkassenrendanten, sowie die Ueberweisung der diätarischen höheren

Beamten an das Königliche Eisenbahn-Zentralamt und die Königlichen Eisenbahndirektionen;

b) die Versetzung von Beamten zu dem oder aus dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt sowie aus dem Bezirke einer Königlichen Eisenbahndirektion in den Bezirk einer anderen, soweit die beteiligten Behörden verschiedener Meinung sind;

c) die Gewährung von Remunerationen und Unterstützungen, soweit sie im Laufe eines Rechnungsjahres den Betrag von 300 Mark übersteigen;

d) die Gewährung von Urlaub über sechs Wochen an die unter a bezeichneten, über acht Wochen an die übrigen Beamten.

Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt. (Geschäftsbereich.)

§ 6. (1) Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt hat mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten nach Bestimmung des Ministers Geschäfte zu bearbeiten, deren einheitliche Regelung für alle oder mehrere Eisenbahndirektionsbezirke geboten ist.

(2) Die Zuständigkeit des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts wird durch die vom Minister zu erlassende Geschäftsordnung und durch besondere Anweisungen geregelt. Es ist den Königlichen Eisenbahndirektionen gleichgestellt und gleichgeordnet. In den seiner Zuständigkeit überwiesenen Geschäften liegt die sachliche Entscheidung bei ihm.

(3) Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt vertritt in allen Angelegenheiten seines Geschäftsbereichs die Verwaltung, so daß es durch seine Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche usw. für die Verwaltung Rechte erwirbt und Verpflichtungen übernimmt.

(4) Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt besteht aus einem Präsidenten, den mit der ständigen Vertretung des Präsidenten beauftragten Mitgliedern (Ober-Regierungs- und Ober-Bauräten) und der erforderlichen Anzahl weiterer Mitglieder. Der Präsident wird vom Könige ernannt.

(5) Die Stellvertretung des Präsidenten durch die damit beauftragten Mitglieder regelt der Minister.

Die Königlichen Eisenbahndirektionen. (Geschäftsbereich.)

§ 7. (1) Den Königlichen Eisenbahndirektionen obliegt mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten die Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörigen im Betriebe oder im Baue befindlichen Eisenbahnstrecken.

(2) Die Königlichen Eisenbahndirektionen bestehen aus einem Präsidenten, den mit der ständigen Vertretung des Präsidenten beauftragten Mitgliedern (Ober-Regierungs- und Ober-Bauräten) und der erforderlichen Anzahl weiterer Mitglieder. Der Präsident wird vom Könige ernannt.

(3) Die Stellvertretung des Präsidenten durch die damit beauftragten Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion regelt der Minister.

(4) Die Königlichen Eisenbahndirektionen entscheiden über die gegen die Verfügungen und Anordnungen der Vorstände der Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Werkstätteninspektionen

sowie der Bauabteilungen (§ 10) erhobenen Beschwerden. Sie vertreten in allen Angelegenheiten innerhalb ihres Geschäftsbereichs die Verwaltung, so daß sie durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche usw. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

(5) Dem Minister bleibt vorbehalten, die Erledigung bestimmter hierzu geeigneter Geschäfte für mehrere Eisenbahndirektionsbezirke, soweit sie nicht dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt zugewiesen werden, einer Königlichen Eisenbahndirektion zu übertragen.

(6) Die Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen, welche als ständige Kommissare für die Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über Privateisenbahnen in dem ihnen vom Minister zugewiesenen Aufsichtsbezirke bestellt sind, haben in Gemeinschaft mit den als ihre ständigen Vertreter bestimmten Mitgliedern (Ober-Regierungs- und Ober-Bauräten) die Rechte und Pflichten auszuüben, welche den gemäß § 46 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505) eingesetzten Aufsichtsorganen übertragen sind.

Geschäftserledigung durch das Königliche Eisenbahn-Zentralamt und die Königlichen Eisenbahndirektionen.

§ 8. Die Mitglieder des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen bilden für die Erledigung der nachstehenden, zu ihren Geschäftsbereichen gehörenden Angelegenheiten ein Kollegium, dessen Beschlüsse nach absoluter Stimmenmehrheit mit der Maßgabe gefaßt werden, daß bei gleicher Stimmenzahl die Stimme des Präsidenten den Ausschlag gibt:

für die von den Beamten der Verwaltung erhobenen Beschwerden gegen Verfügungen, welche die unfreiwillige Entlassung widerruflich oder kündbar angestellter Beamten oder eine die Hälfte des monatlichen Gehaltsbetrages übersteigende Geldstrafe zum Gegenstande haben.

§ 9. (1) In allen anderen zu den Geschäftsbereichen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen gehörenden Angelegenheiten sind die Präsidenten nach Maßgabe der vom Minister zu erlassenden Geschäftsordnungen über die Erledigung zu bestimmen befugt.

(2) Dem Minister bleibt vorbehalten, für die Erledigung der Geschäfte des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen Abteilungen zu bilden, deren Geschäftsbereich zu bestimmen und die Abteilungsdirigenten zu bestellen.

(3) Für die Bearbeitung der nicht gemäß § 8 zur Zuständigkeit des Kollegiums gehörigen Sachen hat der Präsident nach Maßgabe der Verwaltungs- und der Geschäftsordnung einen Geschäftsplan aufzustellen.

(4) Mit der Einschränkung, daß die Bearbeitung der Etats-, Kassen- und Rechnungssachen in allen Fällen dem Etatsrate zuzuteilen ist, bleibt dem Präsidenten überlassen, diejenigen Sachen zu bestimmen, welche er sich zur Bearbeitung vorbehalten will. Dem Etatsrate wird als ständiger Vertreter der Rechnungsdirektor beigegeben. Die Amtsbefugnisse des Rechnungsdirektors werden vom Minister durch eine Geschäftsanweisung festgestellt, durch welche ihm auch bestimmte Geschäfte des Etatsrats bei Anwesenheit des letzteren übertragen werden können.

(5) Den Präsidenten obliegt die Sorge für die Regelung des Geschäftsganges. Insbesondere sind sie sowohl für die sach- und ordnungsmäßige Verteilung der Geschäfte wie für alle diejenigen Verfügungen und Erklärungen, welche zu ihrer Mitzeichnung gelangen, verantwortlich. Im übrigen obliegt den Mitgliedern die Verantwortung für die form- und sachgemäße Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte.

(6) Die Präsidenten des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen können mit Genehmigung des Ministers ihre ständigen Vertreter (Ober-Regierungs- und Ober-Bauräte) beauftragen, sie in bestimmten Angelegenheiten auch bei ihrer Anwesenheit zu vertreten; auch sind sie befugt, einzelnen Mitgliedern gewisse Geschäfte ein für allemal zur selbständigen Erledigung zu übertragen.

(7) Für die Verbindlichkeit der von dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt und den Königlichen Eisenbahndirektionen abzugebenden schriftlichen Erklärungen genügt die Unterschrift des Präsidenten oder eines Mitgliedes. Die Hilfsarbeiter sind nur insoweit zur selbständigen Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte befugt, als ihnen diese Befugnis nach den vom Minister gegebenen Vorschriften übertragen worden ist.

II. Besondere Verwaltungszweige.

1. Im allgemeinen.

§ 10. Für die Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Dienstes nach den Anordnungen der Königlichen Eisenbahndirektionen sind Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Werkstätteninspektionen, sowie für die Leitung der Neubauausführungen nach den Anordnungen der Königlichen Eisenbahndirektionen, insoweit nicht hiermit Beamte der Betriebsverwaltung betraut werden können, Bauabteilungen einzurichten. Den Vorständen der Inspektionen und der Bauabteilungen sowie den Dienstvorstehern kann von dem Minister die Befugnis zu vorläufigen Kassenanweisungen, den Vorständen der Inspektionen und der Bauabteilungen außerdem zur Beurlaubung der unterstellten Beamten mit verwaltungsseitiger Uebernahme der Stellvertretungskosten sowie zur selbständigen Vergebung von Arbeiten und Lieferungen erteilt werden.

2. Im besonderen.

a) Betriebsinspektionen.

§ 11. (1) Den Betriebsinspektionen obliegt:

a) die Ausführung und Ueberwachung des Betriebsdienstes, insoweit nicht einzelne Zweige den Maschineninspektionen (§ 12), Verkehrsinspektionen (§ 13) oder Werkstätteninspektionen (§ 14) zugewiesen sind;

b) die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betriebe befindlichen Strecken, einschließlich der dazu gehörigen Signal- und sonstigen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes dienenden Einrichtungen, sowie der Telegraphenanlagen;

c) die Verwaltung der Bahnpolizei innerhalb ihres Geschäftsbereiches.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Eisenbahn-Betriebsinspektionen bestimmt der Minister.

(3) Dem Vorstande der Eisenbahn-Betriebsinspektion kann von dem Minister die Befugnis zur selbständigen Verpachtung der Dis-

positionsländereien, Lagerplätze, Grasnutzungen, Pflanzungen usw. beigelegt werden.

b) Maschineninspektionen.

§ 12. (1) Den Maschineninspektionen obliegt die Ausführung und Ueberwachung des Maschinen- und Betriebswerkstättendienstes.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Maschineninspektionen bestimmt der Minister.

c) Verkehrsinspektionen.

§ 13. (1) Den Verkehrsinspektionen obliegt die Ausführung und Ueberwachung des Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassendienstes.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Verkehrsinspektionen bestimmt der Minister.

(3) Die Vorstände der Verkehrsinspektionen sind befugt, nach näherer Bestimmung des Ministers bis zu einer von ihm festzusetzenden Höhe innerhalb ihres Geschäftsbereichs Anträge auf Rückerstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht sowie auf Ersatz oder Entschädigungsleistung aus dem Frachtvertrage selbständig zu entscheiden, auch die auf Grund der Bestimmungen der Verkehrsordnung oder der Frachttarife zu berechnenden Nebengebühren und Konventionalstrafen ganz oder zum Teil zu erlassen.

d) Werkstätteninspektionen.

§ 14. (1) Den Werkstätteninspektionen obliegt die Ausführung und Ueberwachung des Werkstätten- und Werkstättenmaterialiendienstes.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Werkstätteninspektionen bestimmt der Minister.

e) Bauabteilungen.

§ 15. (1) Den Bauabteilungen obliegt die Leitung der Neubauausführungen.

(2) Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Bauabteilungen bestimmt der Minister.

III. Allgemeine Bestimmungen über die Anstellung im Staatseisenbahndienste.

Art der Anstellung.

§ 16. (1) Das für den Staatseisenbahndienst anzunehmende Personal wird nach den von dem Minister festzustellenden Grundsätzen in dem Verhältnisse unmittelbarer Staatsbeamten angestellt oder auf Grund eines Dienstvertrages beschäftigt. Die Anstellung der Beamten erfolgt der Regel nach zunächst auf Probe, sodann im Kündigungsverhältnisse und später, soweit zulässig, unkündbar.

(2) Der Verleihung etatsmäßiger Stellen hat die Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen, insbesondere die Ablegung der bestimmungsmäßigen Prüfungen, voranzugehen. Bis zur etatsmäßigen Anstellung werden die Beamten, soweit nicht Ausnahmen durch den Minister angeordnet sind, gegen feste, monatlich zu zahlende Besoldungen beschäftigt.

(3) Fahrkartenausgeber, Maschinenwärter, Lokomotivheizer, Schiffsheizer, Magazinaufseher, Fahrkartendrucker, Bureaudiener, Brückengeldeinnehmer, Weichensteller, Rottenführer, Wagenwärter, Eisenbahngehilfinnen, Brückenwärter, Kranmeister, Stationsdiener (Portiers und Bahnsteigschaffner), Schaffner, Bremser, Matrosen, Schirrmänner, Bahnwärter, Nachtwächter und Kranwärter werden nur im Kündigungsverhältnisse etatsmäßig angestellt.

(4) Die unkündbare Anstellung der sonstigen unteren und der mittleren Beamten ist zulässig, wenn der Beamte eine etatsmäßige Stelle bekleidet und sein Amt mindestens fünf Jahre lang in befriedigender Weise versehen hat.

Erfordernisse der Anstellung.

§ 17. (1) Zur Anstellung als Mitglied des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts oder einer Königlichen Eisenbahndirektion, als Vorstand einer Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen- oder Werkstätteninspektion ist der Regel nach die Ablegung der höheren Staatsprüfungen erforderlich. Die Feststellung der sonstigen Voraussetzungen und Bedingungen, von welchen die Anstellung in einer der bezeichneten Stellen abhängig zu machen ist, bleibt besonderer Bestimmung vorbehalten.

(2) Im übrigen dürfen die bei der Staatseisenbahnverwaltung anzustellenden Beamten beim Eintritt in den Staatseisenbahndienst das 40. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Ausnahmen unterliegen hinsichtlich der höheren Beamten der Genehmigung des Ministers, hinsichtlich der übrigen Beamten der Genehmigung des Präsidenten.

(3) Die Bestimmungen des Bundesrats über das Lebensalter der Eisenbahnbetriebsbeamten werden hiervon nicht berührt.

Anstellungsfähigkeit.

§ 18. (1) Für die Besetzung derjenigen Beamtenstellen, welche den Militäranwärtern ausschließlich oder teilweise vorbehalten sind, bleiben die über die Versorgung dieser Anwärter erlassenen allgemeinen Vorschriften maßgebend.

(2) Die Besetzung der mittleren Beamtenstellen, welche nach den bestehenden Vorschriften Zivilanwärtern verliehen werden können, erfolgt nach Maßgabe der über die Annahme von Zivilsupernumeraren überhaupt und der für den Staatseisenbahndienst erlassenen besonderen Bestimmungen.

(3) Insoweit auf vorschriftsmäßige Weise festgestellt ist, daß für die den Militäranwärtern vorbehaltenen Stellen geeignete versorgungsberechtigte Anwärter nicht vorhanden sind, sowie in Ermangelung von Zivilsupernumeraren bei Besetzung der diesen zugänglichen Stellen können nach Bestimmung des Ministers auch andere Bewerber zur Anstellung zugelassen werden.

(4) Die Anstellungsfähigkeit der mit dem staatsseitigen Erwerb von Privateisenbahnen überkommenen Gesellschaftsbeamten regelt sich nach den betreffenden Erwerbsverträgen.

Erfordernisse für einzelne Beamtenklassen.

§ 19. (1) Die Besetzung der Beamtenstellen, für welche es einer besonderen wissenschaftlichen oder technischen Vorbildung bedarf, wird durch die von dem Minister hierüber zu erlassenden Vorschriften geregelt.

(2) Für die Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung der Dienstverrichtungen von Eisenbahnbetriebsbeamten gelten die von dem Bundesrat erlassenen einschlägigen Bestimmungen und die von den zuständigen Behörden hierzu erlassenen ergänzenden Vorschriften.

Sonstige Erfordernisse.

§ 20. Die Regelung der Voraussetzungen für die Anstellung und Beförderung der Beamten, der Amtsbezeichnung derjenigen Beamten, deren Ernennung der Allerhöchsten Bestimmung nicht

unterliegt, die Ordnung des Prüfungswesens und der Kautionsbestellung, die Bestimmung über die Verpflichtung zum Tragen einer Dienstkleidung und alle übrigen, die Rechte und Pflichten der Beamten betreffenden allgemeinen Vorschriften bleiben, soweit sie nicht gesetzlich geregelt sind, der Bestimmung des Ministers vorbehalten.

IV. Geltungsbereich.

§ 21. (1) Diese Verwaltungsordnung findet auf alle vom Staate verwalteten Eisenbahnen Anwendung, soweit nicht durch gesetzliche Vorschriften oder durch bestehende Gesellschaftsstatuten und Betriebsüberlassungsverträge Abweichungen bedingt werden.

(2) Bezüglich der vom Staate verwalteten Eisenbahnen, welche nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung als Nebenbahnen betrieben werden, bleibt dem Minister der Erlaß vereinfachter Verwaltungsvorschriften vorbehalten. Ebenso bleibt dem Minister hinsichtlich der vom Staate für eigene oder fremde Rechnung verwalteten Privateisenbahnen vorbehalten, Abweichungen von den in den Abschnitten I und II enthaltenen Bestimmungen dem Bedürfnis entsprechend zu gestatten.

Landes-Eisenbahnrat.

Gemäß dem Gesetze vom 1. Juli 1882 (G. S. S. 313) ist als Beirat der Zentral-Verwaltung der Staats-Eisenbahnen in bestimmten Eisenbahn-Verkehrsfragen der Landes-Eisenbahnrat errichtet. Derselbe besteht aus einem Vorsitzenden, welcher nebst dem Stellvertreter vom Könige auf drei Jahre ernannt wird, und aus 40 Mitgliedern, welche nebst ebenso vielen Stellvertretern auf die gleiche Zeitdauer zum einen Teile von vier Ressortministern berufen, zum anderen Teile, nach Maßgabe eines durch Königliche Verordnung festgestellten Verteilungsplans, durch die Bezirkseisenbahnräte aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie oder des Handelsstandes gewählt werden. Der Rat bestellt aus seiner Mitte einen ständigen Ausschuß zur Vorbereitung seiner Beratungen, welcher aus dem Vorsitzenden des Rats und vier von dem Rate aus seiner Mitte erwählten Mitgliedern besteht. Der Rat hat in den im § 14 des Gesetzes (v. 1. 6. 1882) bezeichneten Tarif- und Verkehrs-Angelegenheiten sich zu äußern, auch in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des Ressortministers sein Gutachten zu erstatten; er kann in denselben Angelegenheiten selbständige Anträge an den Minister richten und von diesem Auskunft verlangen,

auch, gleich seinem Ausschusse, um Vorerhebungen ersuchen. Er wird mindestens zweimal im Jahre berufen. Seine Verhandlungen werden vom Minister unter Beifügung einer übersichtlichen Darstellung des Ergebnisses und der darauf getroffenen Entscheidungen dem Landtage regelmässig mitgeteilt. Der Geschäftsgang des Rates ist durch ein Regulativ, welches vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt ist, und die Geschäftsordnung des Ausschusses von diesem selbständig geregelt.

Bezirks - Eisenbahnräte.

Gemäß dem Gesetze vom 1. Juli 1882 (G. S. S. 313) sind als Beiräte der Staats-Eisenbahn-Direktionen in Eisenbahn-Verkehrsfragen Bezirks-Eisenbahnräte errichtet. Dieselben bestehen aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft, welche nebst ihren Stellvertretern auf fünf Jahre von den Handelskammern, kaufmännischen Korporationen und den landwirtschaftlichen Provinzial-Vereinen, sowie von anderen durch die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zu bestimmenden Korporationen und Vereinen gewählt werden. Die Zahl der Mitglieder wird von den bezeichneten Ministern bestimmt.

Der Bezirks-Eisenbahnrat ist von der betreffenden Direktion in allen die Verkehrs-Interessen des Bezirks oder einzelnen Distrikte desselben berührenden wichtigen Fragen, namentlich über wichtigere Maßregeln bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife zu hören, und ist befugt, in Angelegenheiten dieser Art auch selbständig Anträge an die betreffende Direktion zu richten und von dieser Auskunft zu verlangen, desgleichen um Vorerhebungen für seine Beschlußfassung zu ersuchen. Jeder Bezirks-Eisenbahnrat kann zur Vorbereitung seiner Beratungen einen ständigen Ausschuß aus seiner Mitte bestellen. Jeder Rat muß mindestens zweimal im Jahre zusammenberufen werden. Der Geschäftsgang jedes Rats und seines Ausschusses, sowie die Organisation des letzteren

sind durch Regulative geordnet, welche von dem einzelnen Bezirks-Eisenbahnrat entworfen und vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt sind.

Eisenbahn-Direktionen, Betriebs-, Maschinen-Werkstätten- und Verkehrs-Aemter.

Direktion Altona.

Betriebs-Aemter: Altona, Flensburg 1, Flensburg 2, Glückstadt, Hamburg, Harburg, Husum, Kiel, Ludwigslust, Neumünster, Oldesloe, Wittenberge 1, Wittenberge 2.

Maschinen-Aemter: Altona, Flensburg, Glückstadt, Hamburg, Harburg, Kiel, Wittenberge.

Verkehrs-Aemter: Altona, Flensburg, Hamburg, Kiel, Wittenberge.

Werkstätten-Aemter: Harburg, Neumünster a, Neumünster b, Wittenberge a, Wittenberge b.

Direktion Berlin.

Betriebs-Aemter: Berlin 1, Berlin 2, Berlin 3, Berlin 4, Berlin 5, Berlin 6, Berlin 7, Berlin 8, Berlin 9, Berlin 10.

Maschinen-Aemter: Berlin 1, Berlin 2, Berlin 3, Berlin 4, Berlin 5.

Verkehrs-Aemter: Berlin 1, Berlin 2, Berlin 3, Berlin 4.

Werkstätten-Aemter: Berlin 1a, Berlin 1b, Berlin 2a, Berlin 2b, Berlin 2c, Grunewald a, Grunewald b, Potsdam a, Potsdam b, Tempelhof a, Tempelhof b, Tempelhof c.

Direktion Breslau.

Betriebs-Aemter: Breslau 1, Breslau 2, Breslau 3, Breslau 4, Brieg, Glatz, Görlitz 1, Görlitz 2, Hirschberg i. Schl., Liegnitz 1, Liegnitz 2, Löwenberg, Neisse, Schweidnitz, Sorau, Waldenburg.

Maschinen-Aemter: Breslau 1, Breslau 2, Görlitz, Liegnitz, Neisse, Sagan.

Verkehrs-Aemter: Breslau 1, Breslau 2, Görlitz, Liegnitz, Neisse, Waldenburg.

Werkstätten-Aemter: Breslau 1a, Breslau 1b, Breslau 1c, Breslau 2a, Breslau 2b, Breslau 3, Breslau 4a, Breslau 4b, Lauban.

Direktion Bromberg.

Betriebs-Aemter: Bromberg 1, Bromberg 2, Hohensalza, Küstrin, Nakel, Posen 1, Schneidemühl 1, Schneidemühl 2, Soldin, Stargard i. P. 1, Thorn, Wongrowitz 1, Wongrowitz 2.

Maschinen-Aemter: Bromberg, Schneidemühl 1, Schneidemühl 2, Thorn.

Verkehrs-Aemter: Bromberg, Küstrin, Schneidemühl, Thorn.

Werkstätten-Aemter: Bromberg a, Bromberg b, Schneidemühl a, Schneidemühl b.

Direktion Cassel.

Betriebs-Aemter: Cassel 1, Cassel 2, Corbach, Eschwege, Göttingen 1, Göttingen 2, Marburg, Nordhausen 1, Nordhausen 2, Paderborn 1, Paderborn 2, Seesen, Warburg 1.

Betriebs-Nebenamt: Frankenberg (Hess.-Nass.)

Maschinen-Aemter: Cassel, Göttingen, Nordhausen, Paderborn, Warburg.

Verkehrs-Aemter: Cassel, Göttingen, Nordhausen, Paderborn, Warburg.

Werkstätten-Aemter: Cassel a, Cassel b, Göttingen, Paderborn a, Paderborn b.

Direktion Cöln.

Betriebs-Aemter: Aachen 1, Aachen 2, Cleve, Coblenz, Cöln 1, Cöln 2, Cöln-Deutz 1, Crefeld, Euskirchen, Jülich, M.-Gladbach, Neuwied 1.

Maschinen-Aemter: Aachen, Cöln, Cöln-Deutz, Crefeld, Euskirchen.

Verkehrs-Aemter: Aachen, Coblenz 1, Cöln, Crefeld, Düren

Werkstätten-Aemter: Cöln (Nippes) a, Cöln (Nippes) b, Cöln (Nippes) c, Oppum a, Oppum b.

Direktion Danzig.

Betriebs-Aemter: Danzig, Deutsch-Eylau 1, Deutsch-Eylau 2, Dirschau 1, Dirschau 2, Graudenz, Köslin, Konitz 1, Konitz 2, Konitz 3, Lauenburg i. P., Marienwerder, Neustettin, Stolp.

Betriebs-Nebenamt: Berent.

Maschinen-Aemter: Danzig, Dirschau, Graudenz, Konitz, Stolp.

Verkehrs-Aemter: Danzig, Graudenz, Konitz, Stolp.

Werkstätten-Aemter: Danzig.

Direktion Elberfeld.

Betriebs-Aemter: Altena, Arnsberg, Cöln-Deutz 2, Düsseldorf 1, Düsseldorf 2, Elberfeld 1, Elberfeld 2, Hagen 1, Hagen 2, Hagen 3, Lennep, Olpe, Siegen.

Maschinen-Aemter: Altena, Düsseldorf, Elberfeld, Hagen, Siegen.

Verkehrs-Aemter: Altena, Düsseldorf, Elberfeld, Gummersbach, Hagen.

Werkstätten-Aemter: Arnsberg, Opladen a, Opladen b, Opladen c, Siegen.

Werkstätten-Nebenamt: Langenberg (Rheinl.).

Direktion Erfurt.

Betriebs-Aemter: Arnstadt, Coburg, Eisenach, Erfurt 1, Erfurt 2, Gera, Gotha, Jena, Meiningen, Saalfeld, Salzungen, Weimar, Weißenfels.

Maschinen-Aemter: Erfurt, Jena, Meiningen, Weißenfels.

Verkehrs-Aemter: Eisenach, Erfurt, Gera, Meiningen, Weimar.

Werkstätten-Aemter: Erfurt, Gotha, Jena, Meiningen.

Direktion Essen a. Ruhr.

Betriebs-Aemter: Bochum, Dortmund 1, Dortmund 2, Dortmund 3, Duisburg 1, Duisburg 2, Essen a. Ruhr 1, Essen a. Ruhr 2, Essen a. Ruhr 3, Essen a. Ruhr 4, Hamm, Recklinghausen, Wesel.

Maschinen-Aemter: Dortmund 1, Dortmund 2, Duisburg 1, Duisburg 2, Duisburg 3, Essen a. Ruhr 1, Essen a. Ruhr 2.

Verkehrs-Aemter: Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen a. Ruhr 1, Essen a. Ruhr 2.

Werkstätten-Aemter: Dortmund 1a, Dortmund 1b, Dortmund 2, Oberhausen, Recklinghausen, Speldorf, Witten a, Witten b, Witten c.

Direktion Frankfurt a. Main.

Betriebs-Aemter: Betzdorf, Frankfurt a. Main 1, Frankfurt a. Main 2, Frankfurt a. Main 3, Fulda, Gießen 1, Gießen 2, Hanau, Hersfeld, Lauterbach (Oberhessen), Limburg a. L., Neuwied 2, Wetzlar.

Maschinen-Aemter: Frankfurt a. Main, Fulda, Gießen, Hanau, Limburg a. L.

Verkehrs-Aemter: Frankfurt a. Main, Fulda, Gießen, Limburg a. L.

Werkstätten-Aemter: Betzdorf, Frankfurt a. Main 1, Frankfurt a. Main 2a, Frankfurt a. Main 2b, Fulda, Limburg a. L. a, Limburg a. L. b.

Direktion Halle a. S.

Betriebs-Aemter: Cottbus 1, Cottbus 2, Cottbus 3, Dessau 1, Dessau 2, Finsterwalde, Halle a. S. 1, Halle a. S. 2, Hoyerswerda, Leipzig 1, Leipzig 2, Lübben, Luckenwalde, Torgau, Wittenberg.

Maschinen-Aemter: Wittenberg, Cottbus, Halle a. S., Leipzig.

Maschinen-Nebenamt: Torgau.

Verkehrs-Aemter: Cottbus, Dessau, Halle a. S., Leipzig, Torgau.

Werkstätten-Aemter: Cottbus a, Cottbus b, Delitzsch, Halle a. S. a, Halle a. S. b, Hoyerswerda.

Direktion Hannover.

Betriebs-Aemter: Bielefeld, Bremen 1, Detmold, Geestemünde, Hameln, Hannover 1, Hannover 2, Hannover 3, Hildesheim, Lüneburg, Minden, Nienburg (Weser), Salzwedel, Stendal 1, Uelzen.

Maschinen-Aemter: Bremen 1, Hameln, Hannover, Minden, Stendal.

Verkehrs-Aemter: Bielefeld, Bremen, Hameln, Hannover, Uelzen.

Werkstätten-Aemter: Bremen, Leinhausen a, Leinhausen b, Leinhausen c, Leinhausen d, Stendal a, Stendal b.

Direktion Kattowitz.

Betriebs-Aemter: Beuthen O.-S. 1, Beuthen O.-S. 2, Gleiwitz 1, Gleiwitz 2, Gleiwitz 3, Katto-

witz 1, Kattowitz 2, Kreuzburg O.-S., Oppeln 1, Oppeln 2, Ratibor 1, Ratibor 2, Tarnowitz.

Maschinen-Aemter: Beuthen O.-S., Kattowitz, Kreuzburg O.-S., Ratibor.

Verkehrs-Aemter: Beuthen O.-S., Kattowitz, Kreuzburg O.-S., Oppeln, Ratibor.

Werkstätten-Aemter: Gleiwitz 1a, Gleiwitz 1b, Gleiwitz 2a, Gleiwitz 2b, Oppeln, Ratibor.

Direktion Königsberg i. Preußen.

Betriebs-Aemter: Allenstein 1, Allenstein 2, Allenstein 3, Angerburg, Insterburg 1, Insterburg 2, Königsberg i. Pr. 1, Königsberg i. Pr. 2, Königsberg i. Pr. 3, Lyck 1, Lyck 2, Osterode i. Ostpreußen, Tilsit 1, Tilsit 2.

Betriebs-Nebenämter: Gumbinnen, Heilsberg, Lötzen, Ortelsburg.

Maschinen-Aemter: Allenstein, Insterburg, Königsberg i. Pr., Lyck.

Maschinen-Nebenamt: Tilsit.

Verkehrs-Aemter: Allenstein, Königsberg i. Pr. 1, Königsberg i. Pr. 2, Lyck, Tilsit.

Werkstätten-Aemter: Königsberg i. Pr. a, Königsberg i. Pr. b, Königsberg i. Pr. c, Osterode i. Ostpreußen.

Direktion Magdeburg.

Betriebs-Aemter: Aschersleben 1, Aschersleben 2, Belzig, Brandenburg a. H., Braunschweig 1, Braunschweig 2, Goslar, Halberstadt 1, Halberstadt 2, Helmstedt, Magdeburg 1, Magdeburg 2, Magdeburg 3, Magdeburg 4, Magdeburg 5, Stendal 2.

Maschinen-Aemter: Braunschweig, Halberstadt, Magdeburg 1, Magdeburg 2.

Verkehrs-Aemter: Aschersleben, Braunschweig, Halberstadt, Magdeburg 1, Magdeburg 2.

Werkstätten-Aemter: Braunschweig, Halberstadt, Magdeburg-Buckau a, Magdeburg-Buckau b, Salbke a, Salbke b.

Direktion Mainz.

Betriebs-Aemter: Bingen, Darmstadt 1, Darmstadt 2, Darmstadt 3, Kreuznach, Mainz, Oberlahnstein, Wiesbaden, Worms 1, Worms 2.

Maschinen-Aemter: Darmstadt, Mainz, Wiesbaden, Worms.

Verkehrs-Aemter: Darmstadt, Mainz, Wiesbaden.

Werkstätten-Aemter: Darmstadt 1, Darmstadt 2, Mainz.

Direktion Münster i. Westf.

Betriebs-Aemter: Bremen 2, Burgsteinfurt, Coesfeld, Emden, Münster 1, Münster 2, Osnabrück 1, Osnabrück 2, Rheine.

Betriebs-Nebenamt: Sulingen.

Maschinen-Aemter: Bremen 2, Münster, Osnabrück.

Verkehrs-Aemter: Emden, Münster, Osnabrück.

Werkstätten-Aemter: Lingen a, Lingen b, Osnabrück a, Osnabrück b.

Direktion Posen.

Betriebs-Aemter: Bentschen, Frankfurt a. Oder, Glogau 1, Glogau 2, Guben, Krotoschin, Lissa i. P. 1, Lissa i. P. 2, Meseritz 1, Meseritz 2, Ostrowo, Posen 2, Posen 3, Wollstein.

Maschinen-Aemter: Bentschen, Guben, Lissa i. P., Ostrowo, Posen.

Verkehrs-Aemter: Bentschen, Guben, Lissa i. P., Ostrowo, Posen.

Werkstätten-Aemter: Frankfurt a. O. a, Frankfurt a. O. b, Guben, Posen a, Posen b.

Direktion St. Johann-Saarbrücken.

Betriebs-Aemter: Mayen, Saarbrücken 1, Saarbrücken 2, Saarbrücken 3, St. Wendel, Trier 1, Trier 2, Trier 3.

Betriebs-Nebenamt: Simmern.

Maschinen-Aemter: Saarbrücken, St. Wendel, Trier 1, Trier 2.

Verkehrs-Aemter: Coblenz 2, Saarbrücken, Trier.

Werkstätten-Aemter: Karthaus, Saarbrücken a, Saarbrücken b, Saarbrücken (Burbach) a Saarbrücken (Burbach) b, Trier.

Direktion Stettin.

Betriebs-Aemter: Dramburg, Eberswalde, Freienwalde a. Oder, Königsberg N.-M., Kolberg, Neu-

strelitz, Prenzlau, Stargard i. Pom. 2, Stettin 1, Stettin 2, Stralsund 1, Stralsund 2.

Maschinen-Aemter: Eberswalde, Stargard i. Pom., Stettin, Stralsund.

Verkehrs-Aemter: Stargard i. Pom., Stettin 1, Stettin 2, Stralsund.

Werkstätten-Aemter: Eberswalde a, Eberswalde b, Greifswald, Stargard i. Pom. a, Stargard i. Pom. b.

Eisenbahn-Hauptkassen.

Für jeden der 21 Eisenbahndirektionsbezirke besteht eine Eisenbahn-Hauptkasse, welche sich am Sitze der betr. Eisenbahndirektion befindet.

Verkehrskontrollen

bestehen bei den Eisenbahn-Direktionen in Berlin, Breslau, Bromberg, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a. M. (Sitz in Darmstadt), Hannover, Magdeburg und Posen.

Fundbureaus

sind eingerichtet bei den Eisenbahndirektionen in Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cöln, Halle a. S., Frankfurt a. M., Hannover und Magdeburg.

Für die Behandlung der im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung zurückgelassenen und aufgefundenen Gegenstände ist die

Fundordnung

(Ministerialerlaß vom 1. Mai 1907) maßgebend.

Das Auskunftsbureau in Berlin

(Bahnhof Alexanderplatz)

im Dienste der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen, erteilt Auskunft in allen Verkehrs- (Personen-, Gepäck- und Güter-)Angelegen-

heiten der deutschen und, soweit das Material vorhanden, auch der ausländischen Eisenbahnen. Ihm obliegt auch der Verkauf der Tarife. Das Bureau ist der Eisenbahndirektion Berlin unterstellt.

Abnahmeämter in Dortmund, Düsseldorf und Gleiwitz.

Deutsche Güter-Ausgleichstelle in Berlin.

Außer der deutschen Ausgleichstelle in Berlin sind vom Verein Deutscher Eisenbahnen noch folgende Güter-Ausgleichstellen errichtet:

1. die Niederländische Ausgleichstelle in Utrecht, 2. die Niederländische (holländische) Ausgleichstelle in Amsterdam, 3. die Oesterreichische Ausgleichstelle in Wien, 4. die Ungarische Ausgleichstelle in Budapest, 5. die Rumänische Ausgleichstelle in Bukarest.

Chemische Versuchsanstalt in Berlin.

Chem. Untersuchung von Materialien und Waren bei Güter-Tarifierungen und Reklamationen.

Zur einheitlichen Regelung des Betriebes und Verkehrs bei den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen bestehen folgenden Einrichtungen:

1. Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
2. Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Verband.
3. Die Generalkonferenz und ständige Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen; der Ausschuß der Verkehrsinteressenten.

Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten.

Direktion Altona.

Hauptwerkstätten: Harburg, Neumünster, Wittenberge.

Nebenwerkstätten: Glückstadt.

Betriebswerkstätten: Ohlsdorf, Eckernförde, Nordschleswigsche Weiche, Husum, Itzehoe, Altona, Hamburg B. 1, Hamburg B. 2, Hamburg El.,

Hamburg H., Hamburg-Rothenburgsort, Wilhelmsburg, Harburg, Cuxhaven, Kiel, Neumünster, Wittenberge.

Direktion Berlin.

Hauptwerkstätten: Berlin (Markgrafend.), Berlin (Ostbahnhof), Grunewald, Potsdam, Tempelhof.

Nebenwerkstätten: Berlin (Lehrter Bhf.).

Betriebswerkstätten: Charlottenburg, Grunewald (Abstellbhf.), Lichtenberg-Stadtbahn, Westend, Berlin (Schles. Güt.-Bhf.), Grunewald, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Berlin (Anhalt. Bhf.), Berlin (Potsd. Bhf.), Potsdam, Berlin (Lehrter Bhf.), Berlin (Stett. Bhf.), Gesundbrunnen, Pankow, Wustermark, Rummelsburg (Rgb.), Berlin (Görl Bhf.), Niedersch.-Johannisthal, Tempelhof-Rangierbhf.

Direktion Breslau.

Hauptwerkstätten: Breslau (Oberschl.), Breslau (Odertor), Breslau (Märkisch), Breslau (Freiburg), Lauban.

Betriebswerkstätten: Breslau (Odertor), Brockau, Oels, Breslau (Freiburg), Mochbern, Liegnitz, Königszelt, Görlitz, Lauban, Hirschberg, Nieder-Salzbrunn, Dittersbach, Glatz, Neisse, Breslau O.-S., Strehlen, Schlauroth.

Direktion Bromberg.

Hauptwerkstätten: Bromberg, Schneidemühl.

Nebenwerkstätten: Schneidemühl.

Betriebswerkstätten: Bromberg, Cüstrin-Neust. (Hauptbhf.), Landsberg a. W., Kreuz, Schneidemühl, Gnesen, Hohensalza, Thorn, Soldin.

Direktion Cassel.

Hauptwerkstätten: Cassel, Göttingen, Paderborn.

Nebenwerkstätten: Eschwege.

Betriebswerkstätten: Bestwig, Scherfede, Cassel Bahndreieck, Marburg, Treysa, Göttingen, Kreiensen, Seesen, Warburg.

Direktion Cöln.

Hauptwerkstätten: Oppum, Cöln (Nippes).

Betriebswerkstätten: Aachen, Düren, Herbesthal, Jülich, Rothe Erde, St. Vith, Stolberg, Würselen, Bonn, Coblenz (H.-B.), Coblenz (Rh.), Cöln-Eifeltor, Cöln-Gereon, Cöln (H.-B.), Euskirchen, Jünkerath, Cleve, Crefeld, Homberg a. Rh., Kempen (Rhein), Rheydt, M.-Gladbach, Neuß, Coblenz (M.-G.), Cöln-Deutz, Deutzerfeld, Engers, Troisdorf, Kalk, Friedersheim.

Direktion Danzig.

Nebenwerkstätten: Dirschau, Marienburg, Stolp.

Betriebswerkstätten: Danzig, (Rangierbahnhof), Danzig-Olivaertor, Dirschau, Konitz, Marienburg, Graudenz, Neustettin, Stolp, Lauenburg i. Pom., Illowo.

Direktion Elberfeld.

Hauptwerkstätten: Arnsberg, Langenberg, Opladen, Siegen.

Betriebswerkstätten: Altenhundem, Erndtebrück, Letmathe, Siegen, Düsseldorf - Derendorf, Düsseldorf (Hptbhf.), Elberfeld-Steinbeck, Elberfeld-Mirke, Lennep, Vohwinkel, Brügge, Hagen, Herdecke-Vorhalle, Holzwickede, Schwerte, Opladen, Dieringhausen, Ohligs, Ratingen West.

Direktion Erfurt.

Hauptwerkstätten: Erfurt, Gotha, Jena, Meiningen.

Betriebswerkstätten: Eisenach, Erfurt, Gerstungen, Gotha, Gera, Saalfeld, Arnstadt, Coburg, Meiningen, Naumburg a. S., Weißenfels, Weimar, Artern.

Direktion Essen a. Ruhr.

Hauptwerkstätten: Dortmund (für Maschinen), Dortmund (für Wagen), Oberhausen, Recklinghausen, Speldorf, Witten.

Nebenwerkstätten: Dortmund (D. 5.).

Betriebswerkstätten: Dortmund, Dortmund (Rangierbhf.), Dortmund (Süd), Hamm, Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Duisburg-Hochfeld-S., Duisburg-Mei-

derich, Mülheim (Ruhr) - Speldorf, Berge - Borbeck, Emmerich, Frintrop, Oberhausen, Oberhausen (West), Osterfeld (Süd), Wesel, Gels.-Bismarck i. W., Essen (Nord), Gelsenkirchen (Hptbhf.), Recklinghausen, Winterswyk, Bochum (Nord), Bochum Süd (für Wagen, Bochum Süd (für Maschinen), Essen Hptbhf., Hattingen, Kupferdreh, Langendreer, Steele (Nord), Witten (West), Herne, Wanne (für Maschinen), Wanne (für Wagen).

Direktion Frankfurt a. Main.

Hauptwerkstätten: Betzdorf, Frankfurt am Main 1, Frankfurt a. M. 2, Fulda, Limburg a. Lahn.

Nebenwerkstätten: Gießen.

Betriebswerkstätten: Aschaffenburg, Frankfurt a. Main 1 (Hpt.-Pers.-Bhf.), Frankfurt a. Main 2 (Hpt.-Güt.-Bhf.), Hanau (Ost), Bebra, Fulda, Betzdorf, Dillenburg, Limburg a. Lahn, Gießen.

Direktion Halle a. Saale.

Hauptwerkstätten: Cottbus, Delitzsch, Halle a. S., Hoyerswerda.

Betriebswerkstätten: Cottbus, Dessau, Falkenberg i. S., Wahren, Bitterfeld, Halle a. Saale, Oberröblingen am See, Leipzig (Eilenb. Bhf.), Leipzig (Berl. Bhf.), Hoyerswerda, Wittenberg.

Direktion Hannover.

Hauptwerkstätten: Bremen, Leinhausen, Stendal.

Nebenwerkstätten: Minden.

Betriebswerkstätten: Bremen W., Geestemünde, Hameln, Hildesheim, Hainholz, Hannover, Lehrte, Lüneburg, Oebisfelde, Stendal, Uelzen, Gütersloh, Minden, Herford, Detmold, Linden, Seelze, Rathenow, Salzwedel.

Direktion Kattowitz.

Hauptwerkstätten: Gleiwitz 1, Gleiwitz 2, Ratibor, Oppeln.

Nebenwerkstätten: Roßberg.

Betriebswerkstätten: Beuthen O.-S., Gleiwitz, Kattowitz, Morgenroth, Myslowitz, Kreuzburg

O.-S., Tarnowitz, Kandrzin, Oppeln, Ratibor, Peiskretscham, Cosel Oderhafen, Nendza, Oderberg.

Direktion Königsberg i. Preußen.

Hauptwerkstätten: Königsberg i. Pr., Osterode i. Ostpr.

Betriebswerkstätten: Allenstein, Osterode i. Ostpr., Eydtkuhnen, Insterburg, Memel, Mohrungen, Braunsberg, Prostken, Tilsit, Lyck, Königsberg i. Pr., Angerburg.

Direktion Magdeburg.

Hauptwerkstätten: Braunschweig, Halberstadt, Magdeburg-Buckau, Salbke.

Betriebswerkstätten: Börssum, Braunschweig (Hptbhf.), Braunschweig (Ostbhf.), Eilsleben, Helmstedt, Aschersleben, Bernburg, Goslar, Halberstadt, Magdeburg, Cöthen, Güsten, Magdeburg-Buckau, Staßfurt.

Direktion Mainz.

Hauptwerkstätten: Mainz, Darmstadt 1, Darmstadt 2.

Betriebswerkstätten: Darmstadt, Heidelberg, Bischofsheim, Mainz, Worms, Bingerbrück, Mainz-Kastel, Ober- und Niederlahnstein, Wiesbaden.

Direktion Münster i. Westfalen.

Hauptwerkstätten: Lingen, Osnabrück.

Betriebswerkstätten: Kirchweyhe, Emden, Rheine, Münster i. W., Osnabrück (Br. Bhf.), Osnabrück (Hauptbhf.), Norden, Bocholt, Coesfeld, Gronau, Haltern.

Direktion Posen.

Hauptwerkstätten: Frankfurt a. Oder, Guben, Posen.

Nebenwerkstätten: Glogau.

Betriebswerkstätten: Frankfurt a. Oder, Grünberg, Guben, Glogau, Lissa i. P., Jarotschin, Ostrowo, Bentschen, Meseritz, Posen, Birnbaum.

Direktion St. Johann-Saarbrücken.

Hauptwerkstätten: Karthaus, Saarbrücken, Saarbrücken-Burbach.

Nebenwerkstätten: St. Wendel.

Betriebswerkstätten: Neunkirchen, Saarbrücken P., Saarbrücken R., Saarbrücken (Betr.-Wagenmeisterei), Saarbrücken (Betr.-Werkstatt für elektrische Anlagen), Simmern, Cochem, Ehrang, Gerolstein, Karthaus, Mayen, St. Wendel, Trier (Hbf.).

Direktion Stettin.

Hauptwerkstätten: Eberswalde, Greifswald, Stargard i. Pom.

Betriebswerkstätten: Angermünde, Eberswalde, Pasewalk, Belgard, Naugard, Pyritz, Stargard i. Pom., Neustrelitz, Swinemünde, Templin, Wriezen, Kolberg, Stettin (Pers.-Bhf.), Stettin (Hpt.-Güt.-Bhf.), Saßnitz Hafen, Stralsund, Stralsund Hafen.

Bezirke der selbständigen Bauabteilungen.

Direktionsbezirk mit Sitz der Bau-Abteilung.

Altona: Kiel, Rendsburg.

Berlin: Berlin Görlitz. Bhf., Spandau, Oranienburg, Hermsdorf, Pankow, Michendorf, Nauen.

Breslau: Breslau 1, Breslau 2, Breslau 3, Dittersbach, Sorau.

Bromberg: Thorn, Schneidemühl, Landsberg a. Warthe, Mogilno.

Cassel: Berleburg, Cassel, Corbach, Göttingen, Heiligenstadt, Herzberg a. H., Jesberg, Paderborn b, Paderborn m.

Cöln: Aachen, Ahrweiler, Antweiler, Blankenheim, Büllingen, Coblenz, Hillesheim, Jülich, Linz, Mörs, Neuß, Odenkirchen.

Danzig: Danzig-Langfuhr, Schlawe.

Elberfeld: Balve, Düsseldorf, Eslohe, Hagen 1, Hagen 2, Heinsberg, Immekeppel, Lennep, Plettenberg, Siegen.

Erfurt: Coburg, Cölleda, Gera, Jena, Meiningen b, Meiningen m, Mühlhausen i. Th., Neuhaus (Rennweg), Suhl, Weimar, Weißenfels, Zeitz

Essen: Bochum, Dortmund (Hochbauabteilung), Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Herne, Hörde, Oberhausen, Wanne.

Frankfurt a. M.: Alsfeld, Braunfels, Dillenburg, Frankfurt a. M., Friedberg, Höchst, Schlüchtern.

Halle a. S.: Halle a. S., Merseburg.

Hannover: Bremen, Celle, Geestemünde, Löhne, Lüchow.

Kattowitz: Hultschin, Kandrzin, Myslowitz, Namslau, Rybnik, Schwientochlowitz, Sohrau O.-Schl.

Königsberg i. Pr.: Allenstein, Darkehmen, Königsberg i. Pr., Arys, Bartenstein, Sensburg, Tilsit, Wehlau.

Magdeburg: Clausthal, Cöthen, Goslar.

Mainz: Bensheim, Weinheim.

Münster: Osnabrück, Rheine, Sulingen.

Posen: Crossen a. O., Frankfurt a. O., Posen 1, Posen 2a, Posen 2b, Zielenzig.

St. Johann-Saarbrücken: Baumholder, Bitburg, Gerolstein, Hensweiler, Trier.

Stettin: Swinemünde, Templin.

Verzeichnis der Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I. Vereinsmitglieder.

A. Deutsche Verwaltungen.

Badische Staatsb. Sitz der Verwaltung: Gdir. Karlsruhe.
Bayerische Staatsb. — G. D. München.
Brandenburgische Städtebahn — Betr.-L. Berlin W.
Braunschw. Landes-E.-G. — Dir. Braunschweig.
Crefelder E.-G. — Dir. Crefeld.
Elsass-Lothringische E.-G. — Dir Strassburg.
Eutin-Lübecker E.-G. — Dir. Lübeck.
Halberstadt-Blankenb. E.-G. — Dir. Blankenburg.
Liegnitz-Rawitscher E. — Dir. Rawitsch.
Ludwigs E.-G. (Nürnb.-Fürth) — Dir. Nürnberg.
Lübeck-Büchener E.-G. — Dir. Lübeck.
Grossherzogl. Mecklenb. Friedrich Franz-E. — Gdir Schwerin.
Militär-E. — Dir. Schöneberg b. Berlin.
Niederlausitzer E. — Betr.-Verw. Lübben N. L.
Grossherz. Oldenburgische E. — Dir. Oldenburg.
Pfälzische E. — Dir. Ludwigshafen a. Rh.
K. E. D. Altona. — K D Altona.

K. E. D. Berlin. — K D Berlin.
K. E. D. Breslau. — K D Breslau.
K. E. D. Bromberg. — K D Bromberg.
K. E. D. Cassel. — K D Cassel.
K. E. D. Cöln. — K D Cöln.
K. E. D. Danzig. — K D Danzig.
K. E. D. Elberfeld. — K D Elberfeld.
K. E. D. Erfurt. — K D Erfurt.
K. E. D. Essen a. R. — K D Essen.
K. E. D. Frankfurt a. M. — K D Frankfurt M.
K. E. D. Halle a. S. — K D Halle a. S.
K. E. D. Hannover. — K D Hannover.
K. E. D. Kattowitz. — K D Kattowitz.
K. E. D Königsberg i. Pr. — K D Königsberg.
K. E. D. Magdeburg. — K D Magdeburg.
Kgl. Preuss. u. Grossh. Hessische E. D. — D Mainz.
K. E. D. Münster. — K D Münster.
K. E. D. Posen. — K D Posen.
K. E. D. St. Joh.-Saarbrücken. — K D Saarbrücken.
K. E. D. Stettin. — K D Stettin.
Sächsische Staats-E. — Gdir. Dresden.
Westfälische Landes-E. — Dir. Lippstadt.
Württembergische Staatsb. — Gdir. Stuttgart.

B. Oesterreichisch-ungarische Verwaltungen.

Ver. Arader u. Csanád. E. Sitz der Verwaltung: Dir. Arad.
Aussig-Teplitzer E.-G. — Dir. Teplitz.
Banjaluka-Doberliner E. — Dir. Banjaluka.
Böhm. Commercialb. — Dir. Wien.
Buschtehrader E. — Gen. Dir. Prag.
Fünfkirchen-Barcser E. — Dir. Budapest.
Graz-Köflacher E.-G. — Dir. Wien.
Kaschau-Oderberger E. — Dir. Budapest.
E. Mohács-Pécs. — Betr. D. Budapest.
K. K. Ministerium. — Wien.
Niederösterreich. Landesbahnen. — Dir. Wien.
Oesterr. Nordwestbahn. — Dir. Wien.
Oesterreich.-Ung. Staats-E.-G. — Dir. Wien.
Raab-Oedenb.-Ebenf. E. — Dir. Budapest.
Südbahn-Ges. — Dir. Wien.
Süd-Nordd. Verb.-B. — Dir. Wien.
Szamostalbahn. — Dir. Dées.

Kgl. Ungarische St.-E. — Dir. Budapest.
Wien-Aspang E. — Dir. Wien.

C. Andere Verwaltungen.

Prinz Heinrich-E.-G. — Sitz der Verwaltung: Dir. Luxemburg.
Chimay-E.-G. — Verw. Chimay.
Holländische E.-G. — Gdir. Amsterdam.
Niederländ. Zentralbahn. — Dir. Utrecht.
Niederländ. Staatsb. — Gdir. Utrecht.
Nordbrabant-Deutsche E.-G. — Dir. Gennep.
Rumänische Staatsb. — Gen.-Dir. Bukarest.
Warschau-Wiener E. — Dir. Warschau.

II. An den Vereinseinrichtungen teilnehmende Bahnen.

Altona-Kaltenkirchner E. — Sitz der Verwaltung: Dir. Altona.
Bentheimer Kreis-E. — Dir. Bentheim.
Centralverw. für Sekundärbahnen H. Bachstein, für folgende Bahnen: Arnstadt-Ichtershausener E., Esperstedt-Oldesloe E., Greußen-Ebeleben-Keula E., Hohenebra-Ebeleber E., Ilmenau-Großbreitenbach. E., Neubrandenburg-Friedlander E., Südharzbahn, Weimar-Berka-Blankenh. E., Weimar-Rastenberger E., Wutha-Ruhlaer E. — Zentr. V. Berlin.
Dahme-Uckroer E. — Dir. Dahme Mark.
Eisenb.-Bau- u. Betriebsgesellsch. für folgende Bahnen: Achern-Ottenhöfen, Bieberach-Oberharmersbach, Rosheim-Ottrott-St. Nabor, Vorwohle-Emmerthal. — Dir. in Berlin.
Eisern-Siegener E. — Dir. Siegen.
Freien-Grunder E. — Dir. Frankfurt a. M.
E. des Georgs-Marienhütten- und Bergwerksvereins. — Dir. Georgsmarienhütte.
Lausitzer E. für folgende Bahnen: Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau. — Dir. Sommerfeld.
Löwenberg-Lindow-Rheinsberger E.-G. — Dir. Rheinsberg i. M.
Lokalb.-Aktien-Ges. in München für folgende Bahnen:

Bad Aibling-Feilnbach, Fürth-Zirndorf-Cadolzburg, Markt-Oberd.-Füssen, Meckenbeuren-Tettnang, Münch.-Wolfratshaus.-Bichl, Murnau-Oberammergau, Sonthofen-Oberstdorf, Türkheim-Wörishofen. — Dir. München.

Meckl. Friedr. Wilhelm-E. — Dir. Wesenberg.
Paulinenaue-Neu-Ruppiner E. — Dir. Neu-Ruppin.
Prignitzer E. — Dir. Perleberg.
Reinickendorf-Liebenwalde-Gross-Schönebecker E.-G. — Dir. Berlin W.
Süddeutsche E.-G. für: Bregtalbahn, Frei-Weinheim-Nieder-Ingelheim - Jugenheim - Partenheim, Hetzthal-Beerfelden, Kaiserstuhlb., Mannheim-Weinheim-Heidelberg, Osthofen-Westhofen, Reinheim-Reichelsheim, Sprendlingen-Wöllstein-Fürfeld, Worms-Offstein-Landesgrenze, Zell-Todtnau. — Dir. Darmstadt.
Wittenberge-Perleberger E. — Betr.-Vorst. Perleberg.
Württemb. E.-G. — Dir. Stuttgart.

Transportbedingungen.

Im engen Anschluß an die Bestimmungen des Handels-Gesetz-Buchs hat der Bundesrat aufgrund des Artikels 45 der Reichsverfassung die

Eisenbahn-Verkehrsordnung

erlassen, gültig vom 1. April 1909. Der Titel „Eisenbahn-Verkehrsordnung" ist der im Buch III Abschnitt 7 des Handels-Gesetzbuchs gebrauchten Bezeichnung angepaßt.

Da durch die Bestimmungen des Handels-Gesetzbuchs über „das Frachtgeschäft" und über „die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen", welche die Grundlage der Eisenbahn-Verkehrsordnung bilden, die entsprechenden Vorschriften des bisher geltenden Handels-Gesetzbuchs abgeändert worden sind, war eine Neuausgabe der Verkehrsordnung erforderlich.

In der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung haben auch die Aenderungen, welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, die zum Teil in das Handels-Gesetzbuch übergegangen sind, soweit tunlich, Berücksichtigung gefunden.

Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung schließt sich sowohl hinsichtlich ihres Inhalts, als auch bezüglich ihrer Anordnung an die bisherige Verkehrsordnung auf das Genaueste an und hat

den Charakter einer mit Gesetzeskraft ausgestatteten Ausführungs-Verordnung (§§ 454 und 473 H.G.B.). — Verletzungen der Verkehrsordnung begründen daher die Revision (§ 549 der Zivil-Prozeß-Ordnung vom 20. Mai 1898), auch ist ein Irrtum über die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung als Rechtsirrtum unerheblich.

Wie in Absatz 1 der Eingangs-Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und in § 473 des Handels-Gesetzbuchs angegeben, unterliegen die dem öffentlichen Verkehr nicht dienenden Bahnen, sowie die sogenannten Kleinbahnen nicht der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Im § 473 Abs. 1 des Handels-Gesetzbuchs wird daher bestimmt, daß bei den Kleinbahnen insoweit, als in den §§ 453, 459, 460, 462 bis 466 H.G.B. auf die Vorschriften der Verkehrsordnung verwiesen ist, an deren Stelle die Beförderungsbedingungen der Bahnunternehmung maßgebend sind.

Da die in § 453 H.G.B. (§ 49 der Verkehrsordnung) den Eisenbahnen im allgemeinen auferlegte Verpflichtung, Güter zur Beförderung nach allen Stationen innerhalb des Deutschen Reiches zu übernehmen, für die Kleinbahnen unausführbar ist, so können dieselben nur zur Uebernahme von Transporten auf ihren eigenen Bahnstrecken verpflichtet werden. Eine dahingehende Vorschrift ist im Absatze 2 des § 473 H.G.B.s getroffen.

Während die Festsetzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung dem Verkehr auf den Eisenbahnen innerhalb des Deutschen Reichs als Grundlage dienen, findet das

Internationale Uebereinkommen

auf alle Sendungen von Gütern Anwendung, die mit einem durchgehenden Frachtbrief aus dem Gebiete eines der Vertrags-Staaten in das Gebiet eines anderen Vertrags-Staates auf den in dem Uebereinkommen näher bezeichneten Eisenbahnen befördert werden.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist ein Staats-Vertrag zwischen Deutschland, Dänemark, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Rumänien, Rußland, Schweden und der Schweiz, welcher nach Sanktion durch die gesetzgebenden Faktoren und Publikation in den einzelnen Staaten (ohne besondere Einführungsgesetze) Gesetzeskraft hat.

Das internationale Uebereinkommen findet Anwendung sowohl auf Wagenladungs- wie Stückgüter, auf lebende Tiere usw. — Ausgeschlossen sind Personen und Reisegepäck. In Gemäßheit eines Vorbehalts in den Ausführungs-Bestimmungen (§ 1 Abs. 3) zum internationalen Uebereinkommen sind erleichternde Vorschriften über vom internationalen Transporte ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände vereinbart worden für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreich und Ungarns, Luxemburgs, Belgiens und der Schweiz.

Ein durchgehender Frachtbrief ist ein solcher, der die ganze Eisenbahn-Transportstrecke von der Annahme- bis zur Bestimmungsstation einheitlich umfaßt, sodaß der Uebergang des Gutes von einer der beteiligten Bahnen zur anderen nicht durch besonders vom Absender zu bestellende Vermittler (Bevollmächtigte, Spediteure, Agenten usw.) besorgt und von diesen hierzu neue Frachtbriefe für jede der ausschließenden Bahnen

ausgestellt werden, sondern der Transport ohne jede Vermittelung, d. h. ohne neue Frachtbriefe durchweg mit den ursprünglichen, für die Ausnahmebahn ausgestellten, von Bahn zu Bahn, von der Aufgabe- bis zur Empfangsstation übergeleitet wird. Auf Sendungen, welche beim Uebergange von Bahn zu Bahn oder Verband zu Verband mit neuen Frachtbriefen expediert werden — und zwar gleichviel, ob im gebrochenen (indirekten) oder direkten Verkehr, d. h. mit oder ohne gemeinschaftlichen Tarif — findet mithin das internationale Uebereinkommen keine Anwendung.

Erforderlich ist somit für die Anwendung des internationalen Uebereinkommens die Beförderung aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschließenden Staates. Das von dem internationalen Transporte berührte Gebiet muß ausschließlich Vertragsgebiet sein. Mithin findet das Uebereinkommen keine Anwendung, wenn von dem internationalen Transporte ein Nichtvertragsstaat berührt wird, sei es, daß dieser den Anfangs- oder Endpunkt des Transportes bildet oder in der Mitte liegt.

Näheres ergibt das Schlußprotokoll zum internationalen Uebereinkommen, welches lautet:

„I. In betreff des Artikels 1 besteht darüber allseitiges Einverständnis, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitieren.

Im weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen des anderen Staates."

Da die Ausführungs-Bestimmungen dieselbe rechtliche Wirkung haben sollen, wie das Uebereinkommen selbst, so dürfen sie nicht einseitig, sondern nur im Wege der Vereinbarung sämtlicher Vertragsstaaten abgeändert werden, doch bedarf es hierzu nicht der Genehmigung der gesetzgebenden Faktoren der einzelnen Vertragsstaaten. Auch Art. 4 des Uebereinkommens findet auf die Ausführungsbestimmungen volle Anwendung.

Neben der „Eisenbahn-Verkehrsordnung" und dem „Internationalen Uebereinkommen" ist auch noch das mit Genehmigung der betreffenden Landesregierungen vereinbarte

Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

in Geltung.

Die erste Grundlage zu dem das rechtliche Verhältnis zwischen der Eisenbahn einerseits und dem Publikum andererseits regelnden Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (letzte Ausgabe vom 1. Januar 1910) bilden: das im Jahre 1847 von der Hamburger Versammlung genehmigte „Reglement

über Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung" und das am 1. Juli 1850 in Kraft getretene „Vereins-Güter-Reglement".

In das vom 1. Januar 1910 an gültige Vereins-Betriebs-Reglement sind die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens sowie die Ausführungs-Bestimmungen zu diesem wörtlich aufgenommen worden.

Während sich aber das internationale Uebereinkommen nur auf den Frachtverkehr (einschließlich lebende Tiere und Fahrzeuge) erstreckt, enthält das Vereins-Betriebs-Reglement vom 1. Januar 1910 auch Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie außerdem allgemeine Bestimmungen über die Pflichten der Eisenbahnbediensteten usw.

Nach den Eingangs-Bestimmungen des „Vereins-Betriebs-Reglements" kommen die Bestimmungen desselben für den internationalen Verkehr zwischen den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Anwendung.

Zu dem Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehört das

Uebereinkommen

(letzte Ausgabe vom 1. Januar 1910).

Das rechtliche Verhältnis der Verwaltungen untereinander wird hinsichtlich des im Vereins-Betriebs-Reglement behandelten Verkehrs durch das „Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" geregelt.

Unter gewissen Voraussetzungen findet das bezeichnete Uebereinkommen auch auf den nach einem anderen Betriebs-Reglement (Eisenbahn-Verkehrsordnung) abzufertigenden gegenseitigen Verkehr sämtlicher Vereinsverwaltungen Anwendung. Die Bestimmungen erstrecken sich u. a. auf Erstattung von Fahrgeldern, Uebernahme und Uebergabe der Güter, Regelung von Fracht-Erstattungs-Ansprüchen, Erledigung der Entschädigungs-Ansprüche (Verlust, Minderung, Beschädigung, Lieferfrist-Ueberschreitung), gemeinschaftliche oder alleinige Uebernahme der gezahlten Entschädigungen.

* * *

Die Beförderung der Eil- und Frachtgüter auf den Eisenbahnen Deutschlands erfolgt aufgrund der Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung der Tarife sowie der von den Eisenbahnverwaltungen erlassenen „Allgemeinen Zusatz-Bestimmungen" im Deutschen Eisenbahn-Tarif, Teil I, und der „Besonderen Bestimmungen" in den Lokal- und Verbands-Tarifen der deutschen Eisenbahnen, Teil II.

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält die Regelung der Rechte und Pflichten der beim Eisenbahntransport beteiligten drei Faktoren: Absender Empfänger und Eisenbahnverwaltung. Nach ihren Bestimmungen hat jede einzelne deutsche Eisenbahn alle ihr obliegenden daraus selbst wieder zu ersehenden Geschäfte genau und pünktlich auszuführen.

Keine Eisenbahn darf sich den ihr in der Verkehrsordnung gestellten Aufgaben bei normalen Verhältnissen irgendwie entziehen, wohl aber dürfen die Eisenbahnen Rechte, die ihnen die Verkehrsordnung einräumt, fakultative Pflichten oder Beschränkungen derselben gegen die Kompensation durch andere Vergünstigungen in gewissen Beziehungen modifizieren, soweit dies

gleichmäßig zu gunsten des gesamten interessierten Publikums geschieht.

Auf dieser Tatsache beruhen die von den Eisenbahnverwaltungen erlassenen „Spezial-Bestimmungen", welche nichts weiter als Präzisierung, Erläuterung und Ergänzung der Bestimmungen der Verkehrsordnung für besonders gestaltete Verkehrsverhältnisse bilden.

Den Abschluß der laufenden Geschäfte der Transport-Verwaltung bildet

die Prüfung und Feststellung der Transport-Einnahmen.

In welcher Weise die Prüfung und Feststellung der Transport-Einnahmen zu erfolgen hat, ist vorgeschrieben in der Verkehrskontroll-Ordnung.

Tarifwesen.

I. Allgemeines.

Im Jahre 1877 ist in einer vom Königlich Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten berufenen „Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen" ein einheitliches Tarifsystem (der sogen. Reform-Gütertarif) beschlossen worden. Bis dahin hatte sich mit der Tariffrage der im Jahre 1869 gegründete Tarif-Verband zu befassen, dem jedoch die süddeutschen Eisenbahn-Verwaltungen (Bayern, Baden, Württemberg) nicht angehörten. Der Tarifverband verfolgte den Zweck, einheitliche Einrichtungen auf dem Gebiete des Tarif- und Expeditionswesens zu schaffen. Seit 1877 hat sich mit der einheitlichen Fortbildung des Tarifwesens zuvörderst die aus deutschen Eisenbahnverwaltungen bestehende „Ständige Tarifkommission" zu befassen. Der dreimal im Jahre (Februar, Juni und September) sich versammelnden Ständigen Tarifkommission liegt die Vorberatung derjenigen Anträge ob, welche ihr von einer der Staatsregierungen überwiesen wurden oder welche von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen oder von dem aus den Kreisen der Verkehrs-Interessenten gewählten Ausschuß hinsichtlich der seiner Mitwirkung unterliegenden Angelegenheiten gestellt werden und betreffen:

1. Die allgemeinen Tarif-Vorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr, für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren und für den Güterverkehr;
2. die allgemeinen Zusatz-Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung;
3. den Nebengebühren-Tarif (mit Ausnahme der Sätze).

Die zur Aufnahme in die Tarife (Teil I) zu treffenden Zusatz-Bestimmungen dürfen — wie in der Eingangsbestimmung 2 der Verkehrs-Ordnung bestimmt ist — mit den Festsetzungen der Verkehrs-Ordnung nicht im Widerspruch stehen, diese vielmehr nur ergänzen.

Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten besteht aus:

5 Vertretern der Landwirtschaft, welche der Deutsche Landwirtschaftsrat bezeichnet,

5 Vertretern der Gewerbtätigkeit und

5 Vertretern des Handels, welche der Deutsche Handelstag bezeichnet, sowie einem von der Königlich Bayerischen Staats-Regierung bezeichneten Mitgliede.

Die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten beschließen in gesonderter Abstimmung. Die endgültige Beschlußfassung erfolgt, soweit es sich nicht bloß um deklaratorische Beschlüsse handelt, durch die jährlich einmal stattfindende, vom Königlich Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten einberufene Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. In dieser Generalkonferenz gebührt jeder vertretenen Verwaltung ein Stimmrecht nach Maßgabe der ihrem Betriebe unterstellten Bahnstrecken: bis 50 km 1 Stimme, über 50—150 km 2 Stimmen, über 150—300 km 3 Stimmen, über 300 bis 500 km 4 Stimmen, bei je weiter angefangenen 200 km 1 Stimme mehr.

Die Beschlüsse werden bindend, wenn denselben nicht binnen einer bestimmten Frist von einer Anzahl von Verwaltungen, die zusammen mehr als ein Fünftel sämtlicher Stimmen führen, widersprochen wird.

Die geschäftsführende Verwaltung der Ständigen Tarifkommission (z. Zt. die Königliche Eisenbahn-Direktion in Berlin) hat die Beschlüsse der Generalkonferenz zur Ausführung zu bringen; es liegt ihr somit auch ob, die verschiedenen Teile I, nämlich:

1. den Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif (letzte Ausgabe Abteilung A vom 1. April 1909 und Abteilung B vom 1. April 1910),
2. den Deutschen Eisenbahn-Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren (letzte Ausgabe vom 1. April 1909),
3. den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarif (letzte Ausgabe vom 1. Mai 1912)

nebst Nachträgen herauszugeben.

II. Die Tarife für den Güterverkehr.

Für sämtliche Tarifklassen bestehen Maximal-Frachtsätze, welche von den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen je nach den besonderen Verhältnissen ihrer Bahnstrecken, und zwar nach der Höhe der Bau- und Betriebsanlagen pro Tonnenkilometer festgestellt, und von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Eine feste Gestaltung des Preises der Transportleistung bei den Eisenbahnen ist notwendig zur Vereinfachung des Verkehrs und wegen der Eigenschaft der Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalten, die in fortlaufender, gleichmäßiger und allgemeiner Tätigkeit eine Menge von Einzeltransporten zusammenfassen. Die Tarife dienen in ihrer Stetigkeit dem Vorteile des Publikums und der Eisenbahnen gleichmäßig. Die Bewegungen der Transportpreise werden freilich nicht ganz ausgeschlossen, da von Zeit zu Zeit, je nachdem die Verhältnisse des Verkehrs für die Eisenbahnen mehr oder weniger günstig sind, oder außergewöhnliche Umstände einwirken, oder wirtschaftliche Interessen untereinander in Wettkampf treten, Aenderungen der Tarife vorgenommen werden. Tariferhöhungen oder Aufhebung und Einschränkung einer bestehenden direkten Abfertigung sind jedoch mindestens 6 Wochen vor ihrem Inkrafttreten öffentlich bekannt zu machen. (§ 6 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und § 7 der Verkehrsordnung.)

A. Arten und Formen der Tarife.

1. Der Maximal-Tarif, d. h. der Inbegriff der konzessionsmäßig oder gesetzlich gestatteten Maximalfrachtsätze, die eine

Bahn für den Gütertransport ansetzen darf. Dieser „normale" oder „regelrechte" Tarif kann beruhen:

a) auf Einheiten für das Kilometer (Gleislänge), ohne Rücksicht auf deren Anzahl, also nach Verhältnis der Entfernung wirkend, oder

b) auf Einheiten, die mit der wachsenden Entfernung fallen (Staffel-Tarif), oder

c) auf einer Verbindung der vorstehend unter a und b erwähnten Einheiten, in der Weise, daß die Staffelsätze erst von einer gewissen Entfernung an wirksam werden (aufgesetzte Staffel).

(Es gibt auch Tarife mit einer von gewissen Entfernungen an wiederum steigenden Skala, um ein zu wesentliches Herabdrücken des durchschnittlichen Frachtsatzes zu verhindern.)

Den auf diese Art gefundenen kilometrischen Frachtsätzen (Streckensätzen) tritt in der Regel eine sogenannte Expeditions-(Abfertigungs-)Gebühr hinzu, die sich im allgemeinen nicht nach der Entfernung, die das Gut zurücklegt, sondern nach dessen Menge richtet und mit der die Eisenbahnen für diejenigen Leistungen abgefunden werden sollen, welche ihnen bei der Annahme und Auslieferung der Güter innerhalb der Bahnhöfe und Abfertigungsstellen obliegen, zum Unterschiede von der Streckenfracht für die Bewegung der Güter von einer Station zur anderen, d. h. von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation.

2. Der Stations-Tarif enthält eine Sammlung von Tabellen, aus denen die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der darin benannten einzelnen Stationen untereinander ohne weiteres ersehen werden können. Die Bildung der Frachtsätze erfolgt:

a) in den Binnen-Tarifen durch Multiplikation der kilometrischen Entfernung mit den Einheitssätzen, unter Hinzurechnung der Expeditionsgebühr;

b) in den direkten Verkehren, so weit angängig, ebenso, oder durch Zusammenzählung der Anteile der in Frage kommenden Strecken, unter Berücksichtigung der im Verkehr zwischen je zwei Stationen oder auch Stationsgruppen vorhandenen verschiedenen Verkehrswege und des Wettbewerbs (namentlich des Auslandes).

Der Binnen-Tarif (Lokal-Tarif) enthält Frachtsätze für die Stationen derselben Verwaltung. Der direkte Tarif (Tarife für den Nachbar-, Wechsel-, Verbandsverkehr, Eisenbahnverbände) enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen zwei oder mehreren Verwaltungen.

Diese Stations-Tarife bieten auf die denkbar bequemste Art in der Regel die jeweilig erreichbaren billigsten Frachtsätze zur Benutzung dar.

3. Der Kilometer-Tarif für Verkehrsgebiete mit gleichen Einheitssätzen. Derselbe enthält ein Verzeichnis der vorhandenen kürzesten Entfernungen und eine Tabelle ausgerechneter Frachtsätze (Kilometer-Tariftabelle). Die letztere wird zumeist besonders ausgegeben, um so ihren Gebrauch in verschiedenen Verkehren zu ermöglichen.

4. Der Schnitt-Tarif, welcher nur die Streckensätze bis zu gewissen Uebergangspunkten enthält, überläßt es dem Verfrachter oder den Abfertigungsstellen, sich den gewünschten Gesamtfrachtsatz zu ermitteln. Schnitt-Tarife empfehlen sich zumeist bei Verschiedenheiten in der Grundlage (Währung) oder Klasseneinteilung der Streckenfrachten und hauptsächlich dann, wenn sich ein beträchtlicher Teil der Frachtsätze über einen und denselben Ueber-

gangspunkt berechnet, die Bildung von Stations-Tarifen also sehr umständlich sein und Umfänglichkeit der Tarife im Gefolge haben würde.

5. Die Anstoß-Tarife sind eine Verbindung von Stations- und Schnitt-Tarifen, dergestalt, daß an die ausgerechneten (Stations-) Tarife für eine wichtige (Knoten-)Station Streckensätze für weitergelegene kleinere Stationen angegeben werden, mit deren Hilfe sich der gewünschte Gesamtfrachtsatz ergibt.

6. Ausnahme-Tarife, die sich in alle möglichen Formen kleiden und den Zweck haben, Ermäßigungen der regelrechten Frachten für einzelne Artikel darzubieten, sei es, um deren Ein- oder Ausfuhr zu fördern, oder gewissen Industriezweigen Erleichterungen zu bieten, oder einem Notstande abzuhelfen, oder endlich um im Verkehr mit dem Auslande Verschiedenheiten in den Warenklassifikationen bei Artikeln auszugleichen, die sich nicht unter das allgemeine Tarifschema bringen lassen, für den Verkehr aber von Wichtigkeit sind.

7. Differential-Tarife. Man bezeichnet mit ihnen gewöhnlich Tarife, die für den Transport gleicher Mengen des nämlichen Gutes unter denselben Bedingungen und über die nämliche Strecke verschiedene Frachtsätze bieten, je nachdem das Gut auf der betreffenden Strecke aufgegeben oder abgesetzt, oder ohne Unterbrechung über diese Strecke hinweggeführt wird. Der Differential-Tarif ist, mit anderen Worten, der Inbegriff der niedrigeren Sätze, die für längeren Durchlauf der Frachtgegenstände und hauptsächlich für den Durchgangsverkehr mit dem Auslande eingeräumt sind. Differal-Frachtsätze bestehen zum Zwecke der Heranziehung des Transitverkehrs von Ausland zu Ausland, zur Hebung der Ausfuhr heimischer Erzeugnisse und im Verkehr mit den Seehafen- und Binnen-Umschlagsplätzen usw.

8. Transit-Tarife. Unter ihnen versteht man die nach einer Eisenbahnstation (Grenz- oder Hafenstation) für alle oder bestimmte Güter hergestellten Tarife, deren besondere Frachtbegünstigungen nur gewährt werden, wenn die Sendungen über die betreffenden Stationen hinaus nachweislich Weiterbeförderung zu Wasser oder mit der Eisenbahn gefunden haben.

Die vorstehend unter 1 bis 8 bezeichneten Tarife können in die Form

9. des Rückvergütungs-Tarifes, auch Ausfuhr- und Umschlags-Tarifs, gekleidet werden, mit denen die Gewährung von Frachtermäßigungen (Rabattbewilligungen) für den Fall der Erfüllung gewisser Mindestmengen oder Bedingungen zugesichert wird.

Alle Tarife stehen unter dem Prinzip der Oeffentlichkeit; sie sind allgemein verbindlich. Die Begünstigung einzelner Interessenten ist verboten.

B. Die Güter-Klassifikation.

Seit dem Jahre 1877 gilt für alle deutschen Bahnen eine gemeinsame Güter-Klassifikation, von der Abweichungen nur in Form von Ausnahme-Tarifen und in der Regel nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden gestattet sind. Diese Waren-Klassifikation beruht im wesentlichen auf einer Verschmelzung des Wert- (Klassifikations-)Systems mit dem zuerst auf den Reichseisenbahnen eingeführten Raumsystem (auch natürliches oder elsässisches System genannt). Bei letzterem System wird hauptsächlich das Gewicht der Beförderungsgegenstände und der Raum oder das Ladegewicht der verwendeten Wagen der Frachtberechnung zugrunde gelegt, auf den Wert dieser Gegenstände und die in Frage

kommenden Gründe für die Bestimmung der Fracht im allgemeinen aber keine Rücksicht genommen. Bei dem Klassifikations-System bildet dagegen die Abstufung nach dem Wert und der volkswirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Artikel die Regel. Das kombinierte (Reform-)System trägt den volkswirtschaftlichen Interessen mehr Rechnung, als das sogenannte Raum-System, dessen Vorzug indessen in der Form herübergenommen worden ist, daß die Anwendung der billigeren Wagenladungssätze nur bei Frachtzahlung für ein gewisses Mindestgewicht oder für das Ladegewicht der verwendeten Wagen erfolgt. Das gegenwärtig in Deutschland maßgebende, zum Teil historisch entwickelte Klassifikations-System begünstigt vor allem die Verfrachtung von Rohstoffen und Halbfabrikaten nach den Herstellungs- und Veredelungsarten und die Beförderung der allgemein notwendigen Lebensbedürfnisse, allenthalben jedoch in der Voraussetzung der Auflieferung größerer Gewichtsmengen zum Zwecke der Ausnutzung des Ladegewichts oder des Laderaums der Eisenbahnwagen.

C. Die Tarifform.

Der deutsche (Reform-)Tarif unterscheidet für die Tarifierung:

a) Eilgut;

b) Stückgut (allgemeine Stückgutklasse und einen Spezial-Tarif für bestimmte Stückgüter);

c) Wagenladungen, und zwar in 4 Hauptklassen:

Güter der allgemeinen Wagenladungsklasse (Klasse B) mit der Nebenklasse A[1],

Güter des Spezial-Tarifs I } mit der Nebenklasse A[2],
Güter des Spezial-Tarifs II }

Güter des Spezial-Tarifs III mit der Nebenklasse Spezial-Tarif II.

Die Güter der Spezial-Tarife sind in einer Güterklassifikation benannt; alle daselbst nicht aufgeführten, in der Regel ihrem Werte nach höher stehenden Güter gehören zur Allgemeinen Wagenladungsklasse. Nebenher laufen Tarifbestimmungen für explodierbare Gegenstände usw. — Im Vordergrunde des Tarifschemas stehen die Stückgüter, die in Mengen von weniger als 5000 kg zur Auflieferung gelangen, bahnseitig verwogen, verladen und entladen werden. Dann kommen diejenigen Artikel (der Wagenladungsklasse B), welche in der Güterklassifikation nicht genannt sind, ihrem Werte nach aber im allgemeinen den ersten Rang einnehmen und, wie die Stückgüter, in der Regel in gedeckt gebauten Wagen zu befördern sind, von den Absendern und Empfängern aber selbst auf- und abgeladen werden müssen. Dann folgen in drei verschiedenen Abstufungen die bestimmt benannten Artikel der Spezial-Tarife I, II, III, billigere Erzeugnisse, Halbfabrikate und Rohstoffe enthaltend, sämtlich Güter, die vom Absender oder Empfänger auf- und abgeladen werden müssen und die nur Anspruch auf Beförderung in offen gebauten Wagen haben, insoweit nicht der Tarif die Verwendung von gedeckt gebauten Wagen ausdrücklich zusagt, oder die Verwendung solcher Wagen, bezw. die Darleihung von Wagendecken, gegen Frachtzuschlag oder Deckenmiete in den Frachtbriefen beantragt wird.

Die näheren Bestimmungen hierüber, sowie über die Mindestmengen, Mindestfrachtsätze, Abrundungen usw. sind aus den Allgemeinen Tarif-Vorschriften (Teil I des Deutschen Güter-Tarifs) zu ersehen.

Für den Verkehr zwischen deutschen und fremdländischen Stationen gelten nicht ohne weiteres die Bestimmungen des

Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, sondern diejenigen der einzelnen Verbandsverkehre. Es gilt indessen als Regel, daß im direkten Verkehr mit dem Auslande oder im Durchgangsverkehr keine günstigeren Frachtbedingungen bewilligt werden, als für die gleichartigen Artikel auf den deutschen Bahnstrecken im Verkehr von oder nach den Grenzstationen. Ausnahmen finden nur statt, wenn es gilt, eine erhebliche Benachteiligung wichtiger inländischer wirtschaftlicher Interessen zu verhüten.

Insoweit sich die Klassifizierung einzelner Artikel in den in Betracht kommenden verschieden-staatlichen Tarifen nicht deckt, in dem gemeinsamen Schema also nicht zum Ausdruck gebracht werden kann, können diese Artikel in der Regel nur indirekt, demnach lediglich im gebrochenen Verkehr bis zur und von der Grenze abgefertigt werden. Bei wichtigen und einen regelmäßigen Beförderungsgegenstand in größeren Mengen bildenden Artikeln (Holz, Getreide, Kohlen usw.) werden indessen zumeist Ausnahme-Tarife gebildet, die der Summe der engeren Binnen- oder Verbandstarife mit gewissen Kürzungen entsprechen.

Für die Eisenbahnen wird durch die direkte Beförderung die vereinbarte Transportleitung besser gewahrt.

Der deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, gilt in erster Reihe für die normalspurigen Eisenbahnen, wird unter gewissen Modifikationen aber auch im Verkehr mit den schmalspurigen Eisenbahnen angewendet. —

Die für den Bereich der preußischen Staatsbahnen festgesetzten Gebühren, welchen sämtliche Tarife zugrunde liegen, heißen: „Normal-Transportgebühren" und sind auf Seite 223 mitgeteilt.

III. Die Tarife für die Beförderung lebender Tiere.

Wie für den Güterverkehr, besteht auf den deutschen Eisenbahnen auch ein einheitliches Tarifschema für die Beförderung von lebenden Tieren.

Bei der Aufstellung der Tarife für die Beförderung lebender Tiere gelten im allgemeinen dieselben Gesichtspunkte, wie die im Güterverkehr maßgebenden. Dies gilt insbesondere auch von den Arten und Formen der Tarife, obgleich Stations-Tarife bevorzugt werden.

IV. Die Tarife für den Personen- und Gepäck-Verkehr.

Für die Höhe der Tarife gelten dieselben Gesichtspunkte, wie für den Güterverkehr, soweit sie für den Personenverkehr in Betracht gezogen werden können. Hierzu kommen noch folgende Momente: Der erste Bestimmungsgrund des Transportpreises, nämlich der Wert der Transportleistung für das Publikum, beruht auf der Schnelligkeit der Züge, nicht minder auf der Bequemlichkeit, die die Eisenbahnen bieten.

A. Arten und Formen der Tarife.

1. Der Normal-Tarif. Die Einheitspreise für die Person und das Kilometer auf den preußischen Staatsbahnen sind in der „Uebersicht der Normal-Transportgebühren" mitgeteilt.

2. Ermäßigte Tarife.

a) Für Kinder.

b) Für Inhaber von Zeitkarten.

c) Für Arbeiter.

d) Für Fahrten zu wissenschaftlichen Zwecken, für Schulfahrten und für Fahrten nach und von den Ferienkolonien.

e) Zugunsten der öffentlichen Krankenpflege, der Magdalenenstifte und der Kriegskrankenpflege.

f) Für mittellose Kranke und hilfsbedürftige Personen.
g) Zum Zwecke der Arbeitsvermittlung.
h) Für deutsche Kriegsteilnehmer.
i) Für wehrpflichtige Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie.
k) Für Fahrten im Interesse der Jugendpflege.

B. Bildung der Tarifsätze und Tarifform.

Die genannten Tarife sind im allgemeinen Entfernungs-Tarife, d. h. sie sind in der Weise gebildet, daß mit der wachsenden Länge auch der Fahrpreis wächst.

Für den Personen-Verkehr ist aus mancherlei Gründen der Stations-Tarif die geeignetere Form. Er enthält alle diejenigen Stationsverbindungen, für welche durchgehende Personen- und Gepäck-Abfertigung besteht, mit den Entfernungen, Fahrpreis- und Gepäckfrachtsätzen.

Die Sätze sind gebildet:

a) in den Binnen-Tarifen durch Multiplikation der Einheitsentfernung (Kilometer) mit den Einheitspreisen,

b) in den direkten Verkehren betr. die Militärpreise ebenso, im übrigen durch Zusammenzählung der Anteile der in Frage kommenden Strecken unter Berücksichtigung der im Verkehr zwischen je zwei Stationen oder auch Stationsgruppen vorhandenen verschiedenen Verkehrswege und, soweit nötig, des Wettbewerbes.

Auf den preußischen Staatsbahnen werden Entfernungen bis zu 30 km in Ganzen und Zehnteilen angesetzt.

Die Fahrpreise sind im allgemeinen auf volle zehn Pfennig, bei den preußischen Staatsbahnen aber abweichend bis zu 13,0 km Entfernung auf 5 Pfennig aufgerundet.

Ueber die Abrundung der Gepäckfracht und deren Mindestbetrag ist das Nähere im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarif, Teil I, ersichtlich.

Die Tarife für den Personen-Verkehr sind wie die Tarife für den Güterverkehr öffentlich.

Auf jeder Station ist ein Tarif-Auszug auszuhängen oder auszulegen, aus dem die Fahrpreise nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, ersichtlich sind.

* * *

Die Veröffentlichung der vorstehend bezeichneten Tarife (Teil I) erfolgt durch die geschäftsführende Verwaltung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (königl. Eisenbahn-Direktion Berlin) im Deutschen Reichs- und Königl. Preußischen Staats-Anzeiger und in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Erwähnt sei noch, daß nach Bestimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts vom 6. Mai 1875

1. jeder Tarif auf dem Titelblatte außer seiner Bezeichnung
a) die Angabe der Verkehrsrichtung,
b) ein bestimmtes Datum und
c) den Preis

enthalten muß;

2. auf dem Titelblatte neuer Tarife diejenigen Tarife angegeben sein müssen, welche durch den neuen Tarif ganz oder teilweise ungültig werden;

3. die Tarif-Nachträge neben dem Datum ihrer Gültigkeit auch dasjenige des bezüglichen Haupt-Tarifs enthalten müssen.

Fahrpreise für Personenzüge.

Die Einheitssätze betragen für 1 Personenkilometer:

I. Klasse = 7 Pfg.
II. „ = 4,5 „
III. „ = 3 „
IIIb oder IV. „ = 2 „

Mindestfahrpreise: I. Kl. 20 Pf., II. Kl. 15 Pf., III Kl. 10 Pf., IIIb oder IV. Kl. 5 Pf.

Die Abrundung der Fahrpreise erfolgt bis zu 1 M. auf 5 Pf., darüber hinaus stets auf 5 Pf.

Die festen Schnellzugzuschläge betragen:

Für 1— 75 km 0,50 M. in I./II. Kl., 0,25 M. in III. Kl.
„ 76—150 „ 1,00 „ „ „ „ 0,50 „ „ „ „
über 150 „ 2,00 „ „ „ „ 1,00 „ „ „ „

Zu den Fahrpreisen für I., II., III. Wagenklasse wird ein Reichsstempel erhoben. Derselbe beträgt:

Bei einem Fahrpreise von	Wagenklasse I Pf.	II Pf.	III Pf.	Bei einem Fahrpreise von	Wagenklasse I Pf.	II Pf.	III Pf.
60 Pf. b. 2 M.	20	10	5	mehr als 20 b. 30 M.	240	120	60
mehr als 2 M. „ 5 „	40	20	10	„ „ 30 „ 40 „	360	180	90
„ „ 5 „ „ 10 „	80	40	20	„ „ 40 „ 50 „	540	270	140
„ „ 10 „ „ 20 „	160	80	40	„ „ 50 M.	800	400	200

Gepäcktarif.

(Der Tarif findet nur Anwendung bei gleichzeitiger Lösung einer Fahrkarte.)

Gewichtsstufe	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Auf Entfernungen von (Zonen)	Gepäckfracht für Sendungen im Gewichte von								
	bis 1 bis 25 kg	bis 26 bis 35	bis 36 bis 50 kg	bis 51 bis 75 kg	bis 76 bis 100 kg	bis 101 bis 125 kg	bis 126 bis 150 kg	bis 151 bis 175 kg	bis 176 bis 200 kg
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Nahzone 1 bis 25 km	0,20	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60
I. 26 „ 50 „	0,20	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00
II. 51 „ 100 „	0,50	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00	3,50	4,00
III. 101 „ 150 „	0,50	0,75	1,50	2,25	3,00	3,75	4,50	5,25	6,00
IV. 151 „ 200 „	0,50	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00
V. 201 „ 250 „	0,50	1,25	2,50	3,75	5,00	6,25	7,50	8,75	10,00
VI. 251 „ 300 „	0,50	1,50	3,00	4,50	6,00	7,50	9,00	10,50	12,00
VII. 301 „ 350 „	1,00	1,75	3,50	5,25	7,00	8,75	10,50	12,25	14,00
VIII. 351 „ 400 „	1,00	2,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	14,00	16,00
IX. 401 „ 450 „	1,00	2,25	4,50	6,75	9,00	11,25	13,50	15,75	18,00
X. 451 „ 500 „	1,00	2,50	5,00	7,50	10,00	12,50	15,00	17,50	20,00
XI. 501 „ 600 „	1,00	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	21,00	24,00
XII. 601 „ 700 „	1,00	3,50	7,00	10,50	14,00	17,50	21,00	24,50	28,00
XIII 701 „ 800 „	1,00	4,00	8,0	12,00	16,00	20,00	24,00	28,00	32,00
XIV. über 800 „	1,00	5, 0	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	35,00	40,00

Für schwereres Gepäck, das auf eine Fahrkarte aufgegeben wird, kommen dieselben Sätze mit der Massgabe zur Anwendung, dass das 200 kg übersteigende Gewicht doppelt zu rechnen ist.

Reichsstempelgesetz

(vom 3. Juni 1906, gültig vom 1. August 1906).

Auszug, betreffend Frachturkunden und Personenfahrkarten

I. Frachturkunden.

§ 34. Die Verpflichtung zur Entrichtung der im Tarife bezeichneten Stempelabgabe liegt bei Urkunden, welche im Inland ausgestellt werden, dem Aussteller des stempelpflichtigen Schriftstücks und bei den im Ausland ausgestellten Urkunden dem Empfänger der Sendung ob.

Im Eisenbahnverkehr ist für die Entrichtung der Abgabe der Frachtführer verantwortlich, welcher den Betrag von dem Absender der Empfänger einzieht.

§ 37. Die Abgabe muß entrichtet werden bei im Inland ausgestellten Schriftstücken, bevor die Aushändigung der Urkunde durch den Ablader oder Aussteller erfolgt, bei im Ausland ausgestellten Schriftstücken binnen drei Tagen, nachdem die Urkunde in den Besitz des Empfängers der Sendung gelangt ist. Die Schriftstücke, von welchen die Abgabe nach dem Tarife zu entrichten ist, sind während der Dauer eines Jahres aufzubewahren.

Im Eisenbahnverkehre hat die Entrichtung der Abgabe spätestens vor Aushändigung der Sendung an den Empfänger und, wenn die Sendung nach dem Auslande bestimmt ist, spätestens vor Aushändigung an den ausländischen Frachtführer zu erfolgen.

§ 38. Ist die Entrichtung der Abgabe von den dazu verpflichteten Personen unterlassen worden, so ist sie von jedem ferneren Inhaber des nicht gestempelten Schriftstücks binnen drei Tagen nach dem Tage des Empfanges und jedenfalls vor der weiteren Aushändigung des Schriftstücks zu bewirken.

§ 39. Die im § 34 gedachte Verpflichtung wird erfüllt durch Verwendung von Vordrucken, die vor dem Gebrauche vorschriftsmäßig abgestempelt sind, oder von Stempelmarken nach näherer Anordnung des Bundesrats.

Dem Bundesrat steht auch die Bestimmung darüber zu, ob und in welchen Fällen die Entrichtung der Abgabe ohne Verwendung von Stempelzeichen erfolgen darf.

§ 40. Die Nichterfüllung der Steuerpflicht wird mit einer Geldstrafe bestraft, welche dem fünfundzwanzigfachen Betrage der vorenthaltenen Abgabe gleichkommt, mindestens aber zwanzig Mark beträgt.

Diese Strafe trifft besonders und zum vollen Betrage jeden, der die ihm obliegende Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe nicht rechtzeitig erfüllt.

Die gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher Güter befördert oder ausliefert, ohne daß eine der vorgeschriebenen Urkunden ausgestellt oder ausgehändigt wird.

Kann der Betrag der hinterzogenen Abgabe nicht festgestellt werden, so tritt statt der im Abs. 1 gedachten Strafe eine Geldstrafe von zwanzig bis fünftausend Mark ein.

§ 41. Wer die Beförderung von Gütern als Gewerbe betreibt, hat, wenn er nach erfolgter Bestrafung auf Grund des § 40

von neuem der dort bezeichneten Vorschrift zuwiderhandelt, neben der Strafe des § 40 die im § 23 vorgesehene Rückfallsstrafe verwirkt.*)

§ 42. Enthält ein Schriftstück außer der Beurkundung eines Frachtvertrags noch eine andere, einer landesgesetzlichen Stempelabgabe unterliegende Beurkundung, so finden die landesgesetzlichen Vorschriften neben den Bestimmungen dieses Gesetzes Anwendung.

Im übrigen unterliegen die Schriftstücke keiner weiteren Stempelabgabe (Taxe, Sportel usw.) in den einzelnen Bundesstaaten.

Tarif für Güter.

Frachturkunden, wenn sie im Inland ausgestellt oder behufs Empfangnahme oder Ablieferung der darin bezeichneten Sendung im Inlande vorgelegt oder ausgehändigt werden und zwar:

Frachtbriefe im inländischen Eisenbahnverkehre, wenn die Urkunde über die Ladung eines ganzen Eisenbahnwagens lautet bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als 25 Mark Stempelgebühr 20 Pf., bei höheren Beträgen Stempelgebühr 50 Pf.

Der Steuersatz vermindert sich auf die Hälfte dieser Sätze, wenn das Ladegewicht des Wagens 5 Tonnen nicht übersteigt. Er erhöht sich auf das Einundeinhalbfache, wenn das Ladegewicht über 10 Tonnen, aber nicht mehr als 15 Tonnen beträgt. Für je weitere 5 Tonnen Ladegewicht tritt die Hälfte des Satzes hinzu.

II. Personenfahrkarten.

§ 43. Die Verpflichtung zur Entrichtung der im nachfolgenden Tarife bezeichneten Stempelabgabe liegt bei Fahrkarten, die im Inland ausgestellt werden, der Eisenbahnverwaltungen ob, welche den Betrag von dem Erwerber der Karten einzuziehen berechtigt sind.

§ 44. Die Verwaltungen der Eisenbahnen, welche vom Reiche oder einem Bundesstaate betrieben werden, haben der zuständigen Steuerstelle in vom Bundesrate zu bestimmenden Zeitabschnitten Nachweisungen über die Anzahl der steuerpflichtigen Fahrkarten nebst den für die Berechnung des Stempelbetrags erforderlichen Angaben einzureichen.

Auf Grund dieser Nachweisungen wird der zu entrichtende Betrag von der Steuerstelle festgesetzt und eingezogen.

§ 45. Andere als die im § 44 bezeichneten Eisenbahnverwaltungen haben den Abgabebetrag für die auszugebenden Fahrkarten im voraus zu entrichten.

---

*) § 23. Wer, nachdem er auf Grund des § 22 bestraft worden, von neuem den dortselbst bezeichneten Vorschriften zuwiderhandelt, hat neben der im § 22 vorgesehenen Strafe eine Geldstrafe von einhundertfünfzig bis fünftausend Mark verwirkt.

Diese Rückfallsstrafe tritt ein ohne Rücksicht darauf, ob die frühere Bestrafung in demselben oder in einem anderen Bundesstaat erfolgt ist. Sie ist verwirkt, auch wenn die frühere Strafe nur teilweise entrichtet oder ganz oder teilweise erlassen ist.

Dieselbe ist ausgeschlossen, wenn seit der Entrichtung oder dem Erlasse der letzten Strafe bis zur Begehung der neuen Zuwiderhandlung fünf Jahre verflossen sind.

Die Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe wird erfüllt durch Zahlung des Abgabebetrags an die zuständige Steuerstelle gegen Abstempelung der vorzulegenden Fahrkarten.

§ 46. Der Bundesrat ist befugt, unter Anordnung der erforderlichen Verwaltungsmaßregeln zu bestimmen, daß im Falle des § 45 eine Abstempelung der Karten ohne vorgängige Abgabenentrichtung bewirkt, sowie daß von einer Abstempelung abgesehen wird und die Entrichtung der Abgabe erst nach Veräußerung der Fahrkarten in der im § 44 vorgeschriebenen Weise erfolgt.

Dem Reisenden gegenüber ist der Stempelbetrag (§§ 44 und 45) in jedem Falle mit dem Fahrpreis in einer Summe zu berechnen und einzuziehen.

§ 47. Für im Ausland ausgegebene Fahrkarten, welche zur Fahrt auf inländischen Eisenbahnstrecken berechtigen, hat die Erfüllung der Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe nach näherer Bestimmung des Bundesrats zu erfolgen.

§ 48. Wenn ein Angestellter einer nicht staatlichen Eisenbahnverwaltung Fahrkarten, welche der Vorschrift des § 45 unterliegen, aber mit dem vorgeschriebenen Stempelzeichen nicht versehen sind, veräußert, so wird er mit einer Geldstrafe von hundert Mark für jeden einzelnen Fall bestraft.

§ 49. Wer nach erfolgter Bestrafung auf Grund des § 48 der gleichen Vorschrift von neuem zuwiderhandelt, unterliegt neben der Strafe des § 48 der im § 23 vorgesehenen Rückfallsstrafe.

§ 50. Eine Erstattung der für eine Fahrkarte gezahlten Stempelabgabe findet nur statt, wenn der volle Preis der Fahrkarte von der Eisenbahnverwaltung nachweislich zurückgewährt worden ist.

§ 51. Die Fahrkarten unterliegen in den einzelnen Bundesstaaten keiner weiteren Stempelabgabe (Taxe, Sportel usw.).

§ 52. Der Bundesrat ist befugt, während einer längstens auf ein Jahr zu bemessenden Uebergangszeit das Verfahren bei der Stempelerhebung abweichend von den vorstehenden Vorschriften zu regeln.

Tarif für Fahrkarten.

a) Fahrkarten, Fahrscheine und sonstige Ausweise über die erfolgte Zahlung des Personenfahrgeldes im Eisenbahnverkehr auf inländischen Bahnlinien bei einem Fahrpreise von 0,60 Mk. bis 2 Mk III. Wagenklasse 5, II. 10, I. 20 Pfg.; bei mehr als 2 bis 5 Mk. III. 10, II. 20, I. 40 Pfg.; bei mehr als 5 bis 10 Mk. III. 20., II. 40, I. 80 Pfg.; bei mehr als 10 bis 20 Mk. III. 40., II. 80., I. 160 Pfg.; bei mehr als 20 bis 30 Mk. III. 60, II. 120, I. 240 Pfg.; bei mehr als 30 bis 40 Mk. III. 90, II. 180, I. 360 Pfg.; bei mehr als 40 bis 50 Mk. III. 140, II. 270, I. 540 Pfg.; bei mehr als 50 Mk. III. 200, II. 400, I. 800 Pfg.

Fahrkarten von Straßen- und ähnlichen Bahnen, welche getrennte Wagenklassen nicht führen, werden wie Fahrkarten dritter Klasse behandelt.

b) Fahrkarten, Fahrscheine und sonstige Ausweise über die erfolgte Zahlung des Personenfahrgeldes im Dampfschiffsverkehr auf inländischen Wasserstraßen und Seen, sowie im Dampfschiffsverkehre der Nord- und Ostsee zwischen inländischen Orten unterliegen den unter a für die dritte Wagenklasse festgesetzten Steuersätzen.

Wenn das Dampfschiff verschiedene Fahrklassen führt, gelten die unter a für die III. Wagenklasse festgesetzten Steuersätze für die niedrigste Fahrklasse, die unter a für die II. Wagenklasse festgesetzten Steuersätze gleichmäßig für die höheren Fahrklassen.

Befreit sind:

1. Fahrkarten usw., wenn deren tarifmäßiger Fahrpreis, bei Zeitkarten der Gesamtpreis der Zeitkarte, bei Fahrkarten von und nach ausländischen Orten der Fahrpreis für die im Inlande zurückzulegende Strecke den Betrag von 0,60 Mk. nicht erreicht;
2. die zu ermäßigten Preisen ausgegebenen Militär-, Schüler- und Arbeiterfahrkarten;
3. Fahrkarten der dritten Wagenklasse, soweit im Eisenbahnverkehr eine vierte Wagenklasse nicht geführt wird und der Fahrpreis der dritten Wagenklasse den Satz von 2 Pfennig für das Kilometer nicht übersteigt.

Anmerkung zum Tarif.

Von Zusatzkarten, die zur Fahrt in einer anderen Zuggattung berechtigen, ist eine besondere Abgabe nicht zu entrichten.

Von Zusatzkarten, die zur Fahrt in einer höheren Fahrklasse berechtigen, ist die Stempelabgabe in Höhe des Unterschieds zwischen dem Stempelbetrage für diese Fahrklasse und dem zur Hauptkarte geschuldeten Stempelbetrage zu entrichten.

Berechtigt eine Fahrkarte nach Wahl des Reisenden zur Benutzung der Eisenbahn oder des Dampfschiffs, so hat die Stempelberechnung unter Berücksichtigung derjenigen Beförderungsweise zu erfolgen, die den höheren Stempelbetrag ergibt. Die Vorschrift findet entsprechende Anwendung, wenn eine Fahrkarte (Fahrscheinheft) zum Teil zur Benutzung einer niedrigeren, zum Teil zur Benutzung einer höheren Wagenklasse berechtigt.

Für Fahrkarten, welche zum halben Betrage des auf die Karte aufgedruckten Fahrpreises ausgegeben werden (Kinderkarten), ist die Hälfte der für den vollen Fahrpreis festgesetzten Stempelabgabe, jedoch mindestens 5 Pfennig, zu entrichten.

Bei Sonderfahrten usw., für deren Benutzung keine Fahrkarten ausgegeben werden, sondern der Preis in anderer Weise berechnet wird, ist ein Stempel in Höhe von zehn vom Hundert des gesamten Beförderungspreises zu entrichten.

Verrechnung der Reichs-Fahrkartensteuer.

(Ministerial-Erlaß vom 22. Juni 1906. — II. C. p. 699.)

Den Königlichen Eisenbahndirektionen werden, wie ich im Anschluß an den Erlaß vom 9. d. M. (II. C. p. 826) bemerke, die Ausführungsbestimmungen des Bundesrats zum Reichsstempelgesetz in den nächsten Tagen bekannt gegeben werden. Im Hinblick hierauf bestimme ich wegen der Erhebung und Verrechnung der Fahrkartensteuer schon jetzt folgendes:

Die Steuer für die gewöhnlichen Fahrkarten wird zusammen mit den tarifmäßigen Fahrpreisen erhoben und zwar im Verkehr zwischen allen deutschen Stationen vom 1. August, im Verkehr von deutschen nach Auslandsstationen erst vom 1. Oktober d. J.

ab. Wegen der Fahrkartensteuer für die Fahrscheine des Vereinsreiseverkehrs und für die im Auslande nach deutschen Stationen zu erhebende Steuer wird später Bestimmung getroffen werden. Die Fahrkartenausgabestellen haben für Juli, August und September d. J. besondere Monatsrechnungen über die deutschen Staatsbahnverkehre anzufertigen; vom 1. Oktober d. J. ab tritt die bisherige Art der Rechnungslegung wieder ein.

Die Ausscheidung der in den erhobenen Beträgen mitenthaltenen Fahrkartensteuer und deren Verrechnung mit der Reichssteuerbehörde obliegt der Verkehrskontrolle I. Die Fahrkartenausgabestellen haben vom August d. J. ab in den Rechnungen über den Verkehr nach deutschen Stationen links neben der Zahl der verkauften steuerpflichtigen Fahrkarten und bei jeder Blankokarte die aus nachstehender Zusammenstellung ersichtliche Steuerstufe durch den angegebenen Buchstaben mit blauer Tinte zu bezeichnen.

Bei einem Fahrpreise von	Wagenklasse I. ℳ	I. Steuerstufe.	II. ℳ	II. Steuerstufe.	III. ℳ	III. Steuerstufe.
0,60 M. bis 2 M.	20	a	10	i	5	r
mehr als 2,00 „ „ 5 „	40	b	20	k	10	s
„ „ 5,00 „ „ 10 „	80	c	40	l	20	t
„ „ 10,00 „ „ 20 „	160	d	80	m	40	u
„ „ 20,00 „ „ 30 „	240	e	120	n	60	v
„ „ 30,00 „ „ 40 „	360	f	180	o	90	w
„ „ 40,00 „ „ 50 „	540	g	270	p	140	x
„ „ 50,00 „ „	800	h	400	q	200	y

Diese besonders deutlich und sorgfältig einzuschreibenden Buchstaben sind auch im Kopfe des Fahrkartenausgabebuches über den Preisen zu vermerken, ebenso vor Einsendung der Rechnungen an die Verkehrskontrolle I in den für den folgenden Rechnungsabschnitt neu angelegten Rechnungen.

Am Schlusse der Monatsrechnungen haben die Fahrkarten-Ausgabestellen den Betrag der eingenommenen Fahrkartensteuer nach folgendem Muster zusammenzustellen:

Steuerstufe	Zahl der verkauften Fahrkarten	Steuersatz im Einzelnen	Gesamtsteuer

Mit Bezug auf Ziffer 13 der Ausführungsbestimmungen haben die Fahrkarten-Ausgabestellen für den Rechnungsmonat August d. J. die in den verkauften Fahrtausweisen enthaltene Steuer in folgender Weise zu ermitteln.

Aus dem Fahrkartenausgabebuch ist die Anzahl jeder der verkauften 9 steuerpflichtigen Fahrkartensorten stationsweise festzustellen und mit dem betreffenden Steuersatze zu vervielfältigen, die Beträge sind zusammenzustellen und sodann die für Beförderungsscheine, Monats- und Zeitkarten usw. miterhobenen Steuerbeträge zuzusetzen; hieraus ergibt sich die Gesamtsteuersumme der Station.

Diese Aufstellung ist spätestens am 7. September d. J. an die Verkehrskontrolle I einzusenden.

Fahrkartenstempel.

(Ministerial-Erlaß vom 24. Juli 1908. — II. C. p. 1126.)

Der nachstehende Erlaß des Herrn Finanzministers vom 16. Juli d. Js. an die Kgl. Oberzolldirektionen wird zur gleichmäßigen Beachtung mitgeteilt.

Der Finanzminister.
J.-N. III 12718.

Einem Schreiben des Herrn Reichskanzlers (Reichsschatzamt) vom 8. d. Mts. zufolge hat er im Einverständnis mit mir angenommen, daß von einer nochmaligen Erhebung der Fahrkartensteuer abgesehen werden kann, wenn Fahrtausweise auf andere Personen oder Strecken unentgeltlich umgeschrieben oder an Stelle bereits gelöster Zeitfahrkarten neue Ausweise ausgestellt werden, die entweder als Ersatz für verlorene Karten dienen oder auf einen anderen als den bisherigen Inhaber lauten oder für eine andere Strecke gültig sind.

Für die Fälle der Umschreibung der bisherigen Karte auf eine andere Person oder Strecke ergibt sich dies zweifellos daraus, daß durch die Umschreibung an der für die Besteuerung allein wesentlichen Beurkundung der erfolgten Zahlung des Personenfahrgeldes nichts geändert wird.

Soweit dagegen an Stelle der ursprünglichen eine neue Urkunde ausgestellt wird, wird allerdings verlangt werden müssen, daß die neue Karte durch die Bezeichnung als Ersatzkarte oder in anderer Weise erkennbar in Abhängigkeit von der früheren Karte gestellt werde.

Hiernach sind die beteiligten Behörden mit Anweisung zu versehen.

Erstattung des Frachturkundenstempels.

(Ministerial-Erlaß vom 16. Juli 1908. — II. C. g. 2733.)

Nachstehender Bundesratsbeschluß wird zur Kenntnisnahme und Beachtung mitgeteilt.

Die Direktivbehörden werden ermächtigt, auf Antrag Erlaß des Frachturkundenstempels aus Billigkeitsrücksichten zu ge-

währen, wenn infolge von Betriebsunfällen oder infolge von Versehen des Frachtführers oder seiner Angestellten die Beförderung auf die ursprüngliche Frachturkunde nachweislich überhaupt nicht oder nicht nach Maßgabe der Frachturkunde ausgeführt und wenn infolge hiervon auf die Frachturkunde eine Fracht nicht erhoben oder die erhobene Fracht erstattet worden ist.

Im Falle der Ausstellung einer neuen oder einer weiteren Frachturkunde ist die Stempelabgabe für diejenige Frachturkunde zu erlassen, welche frachtfrei gestellt worden ist.

Ist die Freistellung von Fracht nur zum Teil erfolgt, so ist die Stempelabgabe bis auf den der ermäßigten Fracht entsprechenden Betrag zu erlassen. (Beschluß vom 29. Mai d. Js. § 495 des Protokolls.)

Gesetz, betr. die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande.

Vom 7. Februar 1906. (R.-G.-Bl. S. 109.)

§ 1. Die Waren, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets, aber einschließlich der Zollausschlüsse, ein-, aus- oder durchgeführt werden, sowie die Versendungen aus diesen Gebieten durch das Ausland nach diesen Gebieten sind den mit den Anschreibungen für die Verkehrsstatistik beauftragten Amtsstellen (§§ 3, 4) nach Gattung, Menge, Herkunfts- und Bestimmungsland anzumelden. Die Bestimmungen finden keine Anwendung auf die Insel Helgoland und die badischen Zollausschlüsse.

Der Bundesrat kann für bestimmte Waren vorschreiben, daß auch deren Wert anzumelden ist.

Als Land der Herkunft der Waren ist dasjenige Land, aus dessen Gebiete die Versendung erfolgt ist, und als Land der Bestimmung der Waren dasjenige Land, wohin die Versendung gerichtet ist, anzusehen.

Die Verpflichtung zur Anmeldung erstreckt sich nicht auf:

1. die Gegenstände der im § 6 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 (Reichs-Gesetzbl. 1902 S. 303) unter Ziffer 1, 3 bis 11, 13 und 14 bezeichneten Art,
2. Sendungen zollfreier Waren im Gewichte von 250 Gramm oder weniger.

§ 2. In der Regel muß die Gattung jeder Ware nach deren handelsüblicher oder sonst sprachgebräuchlicher Benennung und der Art der Beschaffenheit, die Menge nach dem Gewicht angegeben werden.

Bei den nach Gewicht anzumeldenden verpackten Waren ist das Reingewicht anzugeben. Doch genügt für Packstücke, welche nur eine Warengattung enthalten, das Rohgewicht unter Angabe der Verpackungsart. Beim Durchfuhrverkehre genügt die Angabe des Rohgewichts.

Bei Zusammenpackung verschiedenartiger Waren können die Hauptzoll- oder Hauptsteuerämter oder andere durch die oberste Landesfinanzbehörde zu bezeichnende Aemter ausnahmsweise eine allgemeine Bezeichnung des Gesamtinhalts des Packstücks und die Angabe des Gesamtrohgewichts nebst Verpackungsart unter der Bedingung zulassen, daß der Wert angemeldet wird.

Das Nähere über die Einteilung und Maßstäbe der Waren für die statistischen Anmeldungen bestimmt das öffentlich bekannt zu machende statistische Warenverzeichnis.

§ 3. Die Anmeldung erfolgt nach näherer Bestimmung des Bundesrats entweder durch den Warenführer oder den Empfänger oder den Versender oder den Absender mittels Uebergabe eines Anmeldescheins an die Anmeldestelle. Für jedes seewärts beladen ein- oder ausgehende Schiff ist von dem Schiffsführer oder dessen Vertreter (Schiffsmakler, Schiffsagenten) ein Ladungsverzeichnis einzureichen, das alle geladenen Güter aufführen, mit den Konnossementen (Seefrachtscheinen) übereinstimmen und mit der Unterschrift des Schiffsführers oder seines Vertreters versehen sein muß. Beim kleinen Grenzverkehre genügt mündliche Anmeldung.

Ueber die Anmeldung der im § 6 Ziffer 2 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 aufgeführten Gegenstände trifft der Bundesrat nähere Anordnung.

Anmeldestellen sind die Zollämter im Grenzbezirke. Außerdem werden Anmeldestellen nach Bedürfnis dort errichtet. Die Gemeindebehörden im Grenzbezirk, an deren Sitz sich ein Zollamt nicht befindet, sind zur Uebernahme der Geschäfte einer Anmeldestelle gegen entsprechende Vergütung verpflichtet.

Ausnahmsweise können auch außerhalb des Grenzbezirkes sowie außerhalb der Zollgrenze Anmeldestellen errichtet werden.

§ 4. An Stelle der Anmeldescheine tritt für die Waren, welche nach Maßgabe der Zoll- oder Steuergesetze bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr den Zoll- oder Steuerbehörden schriftlich, desgleichen für die zollpflichtigen Waren, welche ihnen mündlich angemeldet werden, die Zoll- oder Steueranmeldung.

Doch ist bei schriftlicher Anmeldung im Anmeldepapiere, bei mündlicher Anmeldung mündlich auch die Herkunft und Bestimmung der Waren anzugeben. Ferner müssen bei der Abfertigung zum Eingang in den freien Verkehr sowie beim Veredelungsverkehr in den Anmeldungen die Angaben über die Gattung und Menge nach den Vorschriften dieses Gesetzes ergänzt werden.

Hat der Bundesrat für bestimmte Waren die Angabe des Wertes vorgeschrieben, so ist in den Anmeldungen solcher Waren auch deren Wert anzugeben.

Für die in Abs. 1 bis 3 bezeichneten Waren gelten die betreffenden Zoll- oder Steuerstellen als Anmeldestellen.

§ 5. Die Ausstellung des Anmeldescheins liegt nach näherer Bestimmung des Bundesrats dem Empfänger, dem Versender oder dem Absender ob. Dem Warenführer ist die Vertretung gestattet, öffentlichen Beförderungsanstalten und Güterbeförderung gewerbsmäßig treibenden Personen jedoch nur dann, wenn der Empfänger, der Versender oder der Absender weder im deutschen Zollgebiete noch in den Zollanschlüssen wohnt.

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben des Anmeldescheins ist der Aussteller, wenn dieser aber außerhalb des deutschen Zollgebiets und der Zollausschlüsse wohnt, der Warenführer verantwortlich.

Die gleiche Verantwortlichkeit trifft diejenigen, welche mündlich anmelden oder nach § 4 Angaben machen.

§ 6. Die öffentlichen Beförderungsanstalten und diejenigen Personen, welche Güter gewerbsmäßig befördern, dürfen nach dem Zollauslande gerichtete Sendungen nur dann befördern oder, falls ihnen die Bestimmung der Waren in das Zollausland erst während der Beförderung bekannt wird, weiter befördern, nachdem ihnen die erforderlichen Anmeldescheine überwiesen worden sind und wenn letztere sowohl in formeller Hinsicht den erteilten Vor-

schriften entsprechen, als auch ihrem Inhalte nach mit den Frachtbriefen übereinstimmen.

Für die Ausfuhr kann ausnahmsweise die Nachlieferung des Anmeldescheins binnen längstens achttägiger Frist, gegen Einreichung eines Zwischenscheins (Interimsscheins), gestattet werden. Der Zwischenschein weist die Massengüter nur nach der Gattung, die Stückgüter nur nach Zahl und Merkzeichen der Packstücke nach.

§ 7. Nachdem eine der Anmeldepflicht unterliegende Sendung am Sitze der Anmeldestelle angekommen oder dort zur Beförderung aufgegeben ist, hat nach näherer Bestimmung des Bundesrats entweder der Warenführer oder der Empfänger oder der Versender oder der Absender ohne Verzug die Anmeldung zu bewirken. Für Fälle, in welchen Sendungen den Sitz einer Anmeldestelle nicht berühren, ist von den Zolldirektivbehörden den örtlichen Verhältnissen entsprechend Bestimmung zu treffen.

Die öffentlichen Beförderungsanstalten und die Personen, welche Güter gewerbsmäßig befördern, haben bei Uebergabe der Anmeldescheine oder Zwischenscheine an die Anmeldestelle schriftlich zu erklären, daß die Scheine alle der Anmeldepflicht unterliegenden Waren umfassen.

Fehlt ein Anmeldeschein ordnungswidrig oder wird ein Zwischenschein nicht rechtzeitig durch den Anmeldeschein eingelöst, so kann die Nachreichung innerhalb bestimmter Frist bei Strafe aufgegeben werden.

§ 8. Die Anmeldestellen sind zur Beschau der Waren durch äußere Besichtigung befugt. Ihnen liegt ob, ohne Verzug die Anmeldescheine zu prüfen; erforderlichenfalls haben sie deren Angaben mit den Frachtpapieren und dem Warenbefunde zu vergleichen und die Berichtigung oder Vervollständigung zu veranlassen.

§ 9. Der Bundesrat kann beim Postverkehre, bei Sendungen vom Zollgebiet, einschließlich der Zollausschlüsse, durch das Ausland nach diesen Gebieten, beim kleinen Grenzverkehre, bei der Durchfuhr auf kurzen Straßenstrecken, beim Verkehre mit den Zollausschlüssen sowie in Rücksicht auf sonstige besondere Verhältnisse Erleichterungen bezüglich der Verpflichtung zur Anmeldung eintreten lassen.

§ 10. Die Anmeldungen, desgleichen die Angaben nach § 4, Abs. 2, 3, dürfen nur für die Zwecke der amtlichen Statistik benutzt werden.

§ 11. Von den schriftlich anzumeldenden Waren ist eine in die Reichskasse fließende Gebühr — statistische Gebühr — zu entrichten.

Dieselbe beträgt für die in demselben Anmeldeschein oder derselben Anmeldung aufgeführten Waren:

1. wenn dieselben ganz oder teilweise verpackt sind, für je 500 Kilogramm 5 Pf.,
2. wenn dieselben unverpackt sind, für je 1000 Kilogramm 5 Pf.,
3. bei Kohlen, Koks, Torf, Holz, Getreide, Kartoffeln, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Zement, Düngungsmitteln, Rohstoffen zum Verspinnen und anderen, vom Bundesrate zu bezeichnenden Massengütern in Wagenladungen, Schiffen oder Flößen, verpackt oder unverpackt, für je 10000 Kilogramm 10 Pf.,

4. bei Pferden, Maultieren, Eseln, Rindvieh, Schweinen, Schafen und Ziegen ist zu entrichten für je fünf Stück 5 Pf.

Von anderen nicht in Umschließungen verwahrten lebenden Tieren wird eine Gebühr nicht erhoben.

Für Bruchteile der Mengeneinheiten kommt die volle Gebühr in Anrechnung.

§ 12. Von der statistischen Gebühr sind befreit:

1. die Waren, welche
   a) unter Zollüberwachung versendet,
   b) auf Niederlagen für unverzollte Gegenstände gebracht,
   c) nach Entrichtung des Eingangszolls in den freien Verkehr gesetzt, oder
   d) zum Zwecke der Zurückvergütung oder des Erlasses von Abgaben unter amtlicher Ueberwachung ausgeführt werden;
2. die Waren, welche aufgrund unmittelbarer Begleitpapiere im freien Verkehre
   a) durch das deutsche Zollgebiet durchgeführt, oder
   b) aus demselben durch das Ausland nach dem Zollgebiet oder nach den Zollausschlüssen befördert werden;
3. die Waren, welche
   a) in die Zollausschlüsse gebracht, von dort nach dem Ausland ausgeführt oder durch sie durchgeführt werden,
   b) aus diesen Gebieten ausgehen mit der Bestimmung, durch das Ausland nach diesen Gebieten oder nach dem Zollgebiete befördert zu werden;
4. Ausstellungsgüter;
5. die im § 6 Ziffer 2 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902 genannten Gegenstände;
6. die Postsendungen;
7. andere Sendungen unter 20 Kilogramm Rohgewicht.

Die Befreiung von der statistischen Gebühr erstreckt sich nicht:

1. auf die einer Zollabfertigung unterworfenen zollfreien Waren, welche nach vorheriger Versendung unter Zollüberwachung bei einem Amte im Innern in den freien Verkehr gesetzt,
2. auf Waren, welche aus dem freien Verkehre des Zollgebiets stammen und von Niederlagen für unverzollte Gegenstände unter Zollüberwachung nach dem Auslande verbracht,
3. auf ausländische Waren, die in die Zollausschlüsse zum Zwecke des Verbrauchs gebracht werden,
4. auf Waren des freien Verkehrs des Zollgebiets, welche in die Zollausschlüsse gebracht werden und dort nicht zum Verbrauche bestimmt sind.

§ 13. Die Verpflichtung zur Entrichtung der statistischen Gebühr (§ 11) wird durch Verwendung von Reichs-Stempelmarken in dem erforderlichen Wertbetrag auf den Anmeldescheinen oder den dieselben nach § 4 vertretenden Papieren vor Uebergabe derselben an die Anmeldestellen erfüllt.

Für die Entrichtung der statistischen Gebühr haftet dem Reiche gegenüber derjenige, welcher zur Zeit, wo die Anmeldung stattzufinden hat, Besitzer der Ware ist.

§ 14. Für die den Bundesstaaten durch die Statistik des auswärtigen Warenverkehrs erwachsenden Kosten wird aus dem Ertrage der statistischen Gebühr eine durch den Bundesrat festzustellende Vergütung gewährt.

§ 15. Die für die Prüfung der Zölle bestehenden Vorschriften finden auf die statistische Gebühr Anwendung.

Auf die Verjährung der statistischen Gebühr finden die für die Zollgefälle geltenden Bestimmungen entsprechende Anwendung.

§ 16. Die Organe der Zollverwaltung und die mit den statistischen Erhebungen sonst betrauten Organe haben die Beobachtung der Vorschriften dieses Gesetzes zu überwachen und Zuwiderhandlungen gegen dieselben zur Anzeige zu bringen.

§ 17. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes, sowie der infolge derselben erlassenen und öffentlich bekannt gemachten Ausführungsbestimmungen von seiten der Warenführer und inländischen Empfänger, Versender oder Absender sind, unbeschadet der Vorschriften in §§ 275 und 276 des Strafgesetzbuchs, mit einer Ordnungsstrafe bis zu einhundert Mark zu bestrafen. Handel- und Gewerbetreibende, Eisenbahnverwaltungen und Dampfschiffahrtsgesellschaften sowie andere nicht zur handel- und gewerbetreibenden Klasse gehörende Personen haften bezüglich der von Dritten begangenen Verletzungen der gesetzlichen und Ausführungsvorschriften nach Maßgabe des § 153 des Vereins-Zollgesetzes.

Inbetreff der Feststellung, Untersuchung, Entscheidung und Verjährung der Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes und der dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen sowie inbetreff der Strafmilderung und des Erlasses der Strafen im Gnadenwege kommen die Vorschriften zur Anwendung, nach welchen sich das Verfahren wegen Zuwiderhandlungen gegen die Zollgesetze bestimmt.

Die aufgrund dieses Gesetzes erkannten Geldstrafen fallen der Staatskasse desjenigen Bundesstaates zu, von dessen Behörden die Strafentscheidung erlassen ist.

§ 18. Das dem Warenführer nach Artikel 440 des Handelsgesetzbuchs an dem Frachtgute zustehende Pfandrecht erstreckt sich auch auf die Ansprüche, welche dem Warenführer aus der Erfüllung der ihm nach diesem Gesetz obliegenden Verpflichtungen oder aus der Vertretung des Empfängers, Versenders oder Absenders (§ 5) erwachsen.

§ 19. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. März 1906 in Kraft.

Fahrplantafeln.

(Ministerial-Erlaß vom 8. April 1908. — II. C. f. 432.)

Nach Einführung der Eilzüge wird in den Angaben auf den durch die Erlasse vom 3. Januar 1898 und 9. Februar 1906 (E.-V.-Bl. 1898, S. 11 und 1906, S. 30) angeordneten Fahrplantafeln nicht gleichmäßig verfahren. Es wird daher bestimmt, daß auf diesen Tafeln die Luxuszüge, sowie sämtliche Schnell- und Eilzüge rote Zeitziffern erhalten. Den Ziffern ist bei den Luxuszügen an der linken Seite in roter Farbe ein L, bei den D-Zügen ein D und bei den übrigen zuschlagpflichtigen Schnellzügen eine punktierte starke Linie ⋮ vorzusetzen. Die Eilzüge sind nur durch den roten Druck der Zeitziffern zu kennzeichnen. Die Abfahrtszeiten der Personenzüge sind mit schwarzen Ziffern darzustellen. Eine be-

sondere Bezeichnung der Vorortzüge, abweichend von den Personenzügen des Fernverkehrs, hat nur da zu erfolgen, wo nach den örtlichen Verhältnissen eine Unterscheidung nötig sein sollte.

Am Fuße der Tafeln sind nach Bedarf folgende Bemerkungen aufzunehmen:

(L): Luxuszüge,
(D): D-Züge, zuschlagpflichtig,
(⋮): zuschlagpflichtige Schnellzüge,
(rot): Eilzüge,
(schwarz): Personenzüge,
(hellblau oder hellgrün): Vorortzüge,
(WW): Züge verkehren nur Werktags,
(SZ): Züge verkehren nur Sonn- und Feiertags,
Die Minutenziffern der Nachtzeiten von $60\underline{0}$ abends bis $\underline{5}59$ morgens sind unterstrichen.

Die in den vorstehenden Bemerkungen links neben den Zugbezeichnungen stehenden Buchstaben, Zeichen und Worte sind auf den Tafeln nicht einzuklammern, sondern mit roter, schwarzer, hellblauer oder hellgrüner Farbe, ihrer Bedeutung entsprechend, darzustellen. Im übrigen sind die Bemerkungen schwarz zu drucken. Nach Umwandlung der zuschlagpflichtigen Schnellzüge in D-Züge fällt die punktierte Linie mit der zugehörigen Erläuterung fort.

Wartezeiten der Züge mit Personen-Beförderung auf Station.....

1. Die Wartezeiten sind selbstverständlich nur dann in Anwendung zu bringen, wenn durch voraufgegangene telegraphische Nachfrage ermittelt ist, dass der Anschluss der zu erwartenden Züge auch mit Sicherheit erreicht wird.

2. Es gilt im Allgemeinen der Grundsatz, dass, abgesehen von Ereignissen, welche einen Zug gänzlich aus seiner Fahrordnung bringen, kein Zug abfährt, ohne den Anschluss der Züge der eigenen Bahn abzuwarten.

Es wartet Zug			auf Zug			
No.	Bezeichnung	nach	No.	Bezeichnung	von	Minuten

Es wartet Zug			auf Zug			
No.	Bezeichnung	nach	No.	Bezeichnung	von	Minuten

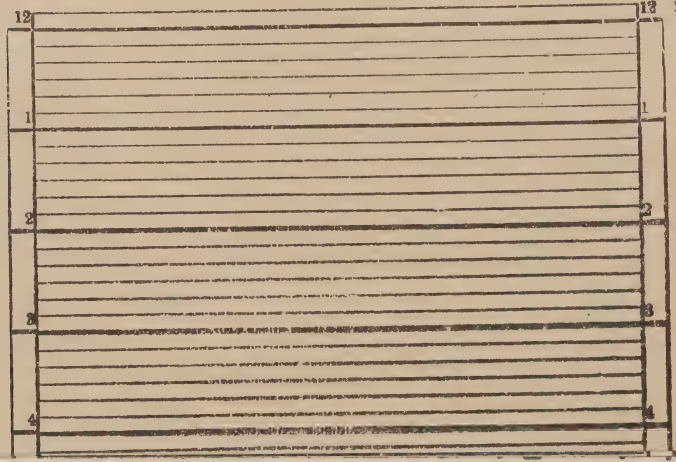
Anlage 1.

Kurze Anleitung zur Ausfüllung des graphischen Fahrplannetzes.

Unter Benutzung des auf dem beiliegenden Netze angegebenen Maßstabes trägt man auf einer in der Mitte des Netzes einzuzeichnenden senkrechten Linie die eigene Station, dann rechts und links, gleichfalls auf senkrechten Linien, die beiden Nachbarstationen in gehöriger Entfernung von ersterer Station ein. Sodann füllt man den Kopf des Formulars (wenn möglich, nach Anleitung eines vorhandenen älteren graphischen Fahrplanes) aus, zieht eventl. das zweite Gleis und trägt die vorhandenen Nebengleise, sowie die Lokomotivreserve- usw. Stationen, Wasserkräne usw. unter Benutzung der angegebenen Signaturen ein. Hierauf werden die zwischen den drei gewählten Stationen verkehrenden Züge unter Festhaltung der in den „Erklärungen" für die einzelnen Zuggattungen angegebenen Zeichen eingetragen und endlich noch die telegraphischen Abkürzungen, die Bahnmeistereien und Wärterbuden an entsprechender Stelle angegeben.

Gleis

Mitteleurop. Zeit.



Mitteleurop. Zeit

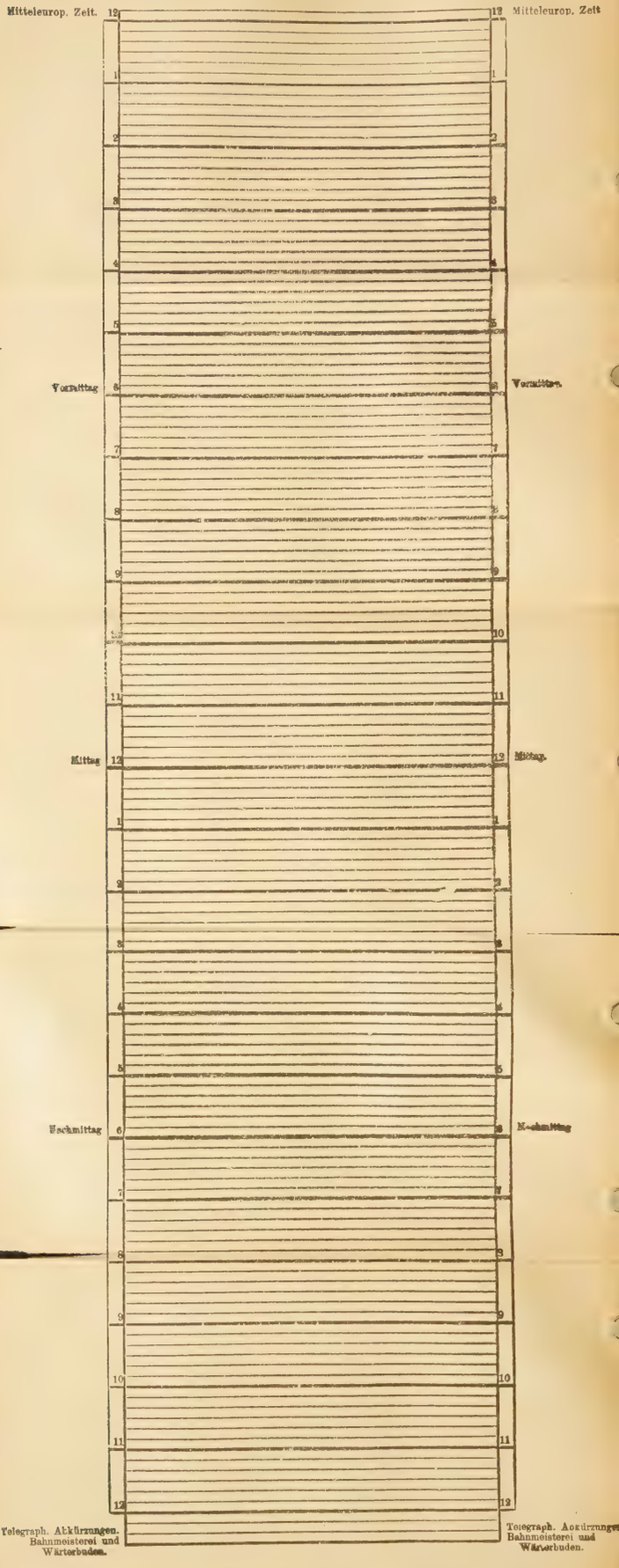
Graphisches Fahrplannetz zur Eintragung der Züge.

Fahrplan vom 18

Strecke .....

Bahnlänge km
Stations-Entfernungen.
Entfernung vom Anfangspunkt der Bahn.

Gleis



Loc. Stände.
Loc. Rec. Loc. Wechsel.
Loc. Rec. Grenze.
Wasserstationen.
Loc. Drehscheiben.
Centesimalwagen.
feste & fahrbare Krähne.
R. feststehende Rampen für (w) Wagen.

(Nachdruck verboten.)

Verlag von Julius Engelmann in Berlin.

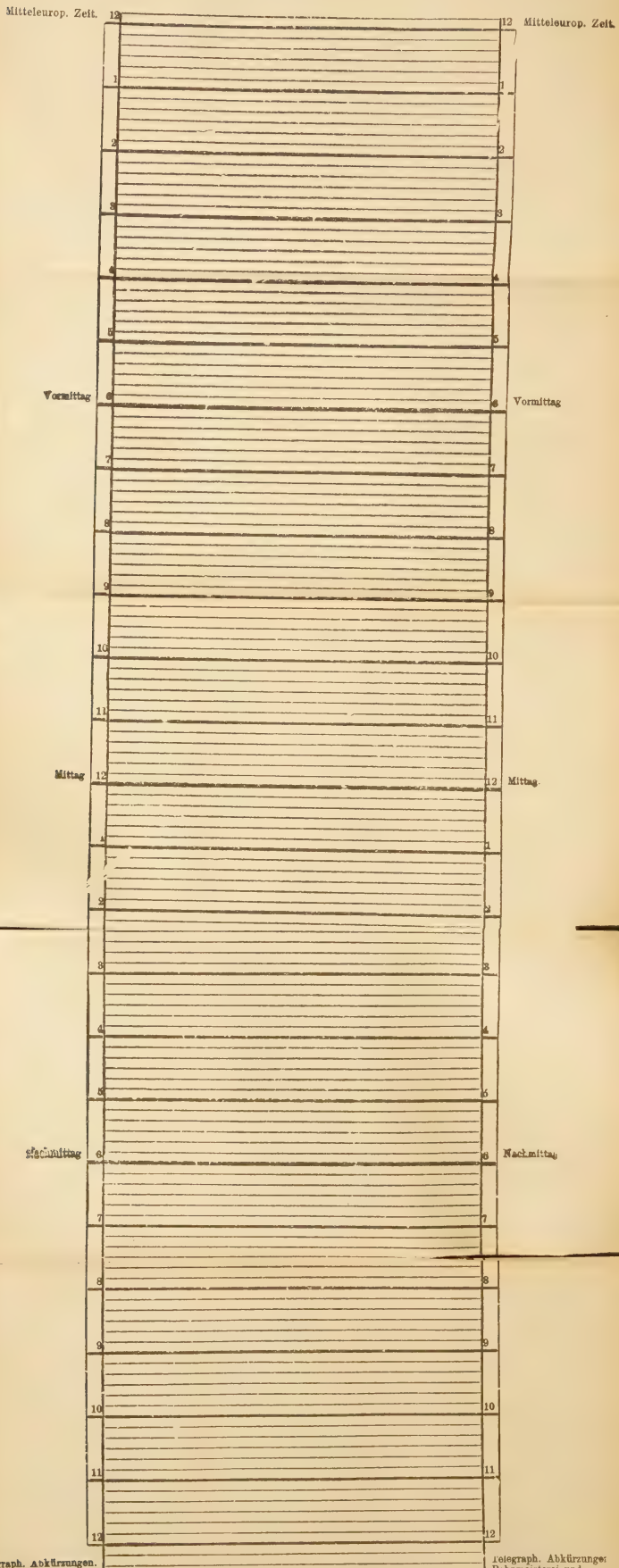
Graphisches Fahrplannetz zur Eintragung der Züge.

Fahrplan vom 18

Strecke .....

Bahnlänge km
Stations-Entfernungen.
Entfernung vom Anfangspunkt der Bahn.

Gleis



Erklärungen.

Schnellzüge — Personenzüge — Gemischte Züge

Viehzüge — Güterzüge — Bedarfs-Güterzüge

Vieh-Eilgüterzüge

Maassstab für die Längen 1:500,000.

10 5 0 10 20 30 40

Maassstab für die Zeitangaben 7½ Kilometer = 1 Stunde = 15 Millimeter.

Graphisches Fahrplannetz zur Eintragung der Züge.

Fahrplan vom **18**

Strecke .....

Bahnlänge km	
Stations-Entfernungen.	
Entfernung vom Anfangspunkt **der Bahn.**	

Winterfahrplan Periode 1912/1913.

Chronologische Zusammenstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf Station ....

Zug No.	Zeitdifferenz gegen M. E. Z. M.	Mitteleuropäische Zeit			Kreuzung mit Zug No.	Ueberholung	
		Ankunft U. M.	Aufenthalt Min.	Abfahrt U. M.		des Zuges No.	durch Zug No.

Winterfahrplan Periode 1912/1913.

Chronologische Zusammenstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf Station ______________

Zug No.	Zeitdifferenz gegen M. E. Z.	Mitteleuropäische Zeit			Kreuzung mit Zug No.	Ueberholung	
		An-kunft	Auf-ent-halt	Ab-fahrt		des Zuges No.	durch Zug No.
	M.	U. M.	Min.	U. M.			

Sommerfahrplan Periode 1913.

Chronologische Zusammenstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf Station ....

Zug No.	Zeitdifferenz gegen M. E. Z.	Mitteleuropäische Zeit			Kreuzung mit Zug No.	Ueberholung	
		Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt		des Zuges No.	durch Zug No.
	M.	U. M.	Min.	U. M.			

Sommerfahrplan Periode 1913.

Chronologische Zusammenstellung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf Station ....

Zug No.	Zeitdifferenz gegen M. E. Z. M.	Mitteleuropäische Zeit			Kreuzung mit Zug No.	Ueberholung	
		Ankunft U. M.	Aufenthalt Min.	Abfahrt U. M.		des Zuges No.	durch Zug No.

Zeitvergleichung.

Die Eisenbahn-Fahrpläne sind ausgestellt: in Deuschland Oesterreich-Ungarn, Serbien, in der Schweiz, Norwegen, auf den westlichen Türkischen Bahnlinien (Zibefsche-Salonichi und Usküb-Mitroviza), sowie in Schweden nach Mittel-Europäischer Zeit (M.E.Z.), d. i. die Zeit des 15. Längengrades östlich von Greenwich, der Greenwicher Zeit eine Stunde vorgehend; in Belgien, Großbritannien nach West-Europäischer Zeit (W.E.Z.), d. i. die Zeit des Längengrades von Greenwich, also 1 Stunde zurück gegen die M.E.Z.; in Bulgarien, Rumänien und auf den östlichen Türkischen Eisenbahnlinien nach Ost-Europäischer Zeit (O.E.Z.), d. i. die Zeit des 30. Längengrades östlich von Greenwich, also 1 Stunde vor gegen M.E.Z.; in Dänemark nach Kopenhagener Zeit; in Frankreich nach Pariser Zeit; in Griechenland nach Athener Zeit; in Jtalien nach Römischer Zeit; in Portugal nach Lissaboner Zeit; in Rußland nach St. Petersburger, Moskauer, Warschauer Zeit; in Spanien nach Madrider Zeit.

Ab 1. Mai 1909 wird in den Niederlanden an Stelle der westeuropäischen Zeit die Amsterdamer Sonnenzeit wieder eingeführt. Letztere geht der westeuropäischen Zeit 20 Minuten vor und der mitteleuropäischen Zeit 40 Minuten nach.

Fahrdienstvorschriften.*)

(FV.)

Gültig vom 1. August 1907 ab.

Erläuterungen.

Am 1. August 1907 werden aufgehoben:

a) die Fahrplanvorschriften;
b) Abschnitt III der Vorschriften für den Telegraphendienst, betreffend die Ordnung des Zugmeldeverfahrens;
c) die Vorschriften über den Rangierdienst;
d) die Dienstvorschrift für die Benutzung der Kleinwagen;
e) die Dienstvorschrift für die Sicherung der Züge beim Halten außerhalb der Stationen;
f) alle den Fahrdienst betreffenden Vorschriften in den persönlichen Dienstanweisungen der Betriebsbeamten.

An ihre Stelle treten die Fahrdienstvorschriften.

Sie enthalten für den im Betriebsdienst beschäftigten Beamten alle Dienstvorschriften, die sich auf den Fahrdienst beziehen.

Die hierfür maßgebenden Bestimmungen der Betriebsordnung sind in die Fahrdienstvorschriften aufgenommen.

Verzeichnis der Eisenbahnverwaltungen, bei denen die Fahrdienstvorschriften eingeführt sind.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen im Großherzogtum Luxemburg, Militär-Eisenbahn, Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen, Bayerische Staatseisenbahnen, Sächsische Staatseisenbahnen, Württembergische Staatseisenbahnen, Badische Staatseisenbahnen, Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn, Oldenburgische Staatseisenbahnen, Eutin—

*) Unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Aenderungen.

Lübecker Eisenbahn, Lübeck—Büchener Eisenbahn, Pfälzische Eisenbahnen, Braunschweigische Landes-Eisenbahn, Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn, Braunschweig—Schöninger Eisenbahn-Aktiengesellschaft, Oschersleben—Schöninger Eisenbahn.

1. Abschnitt.

Allgemeines.

§ 1. Inhalt und Geltungsbereich der Fahrdienstvorschriften.

(1) Die Fahrdienstvorschriften enthalten die wesentlichen Vorschriften über die mit der Beförderung der Züge im Zusammenhang stehenden Dienstverrichtungen. Sie beruhen auf der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, der Eisenbahn-Signalordnung, der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Militär-Transport-Ordnung.

Die aus der Betriebsordnung übernommenen Vorschriften sind mit einem Hinweis auf die Stelle versehen, wo sie sich in dieser Ordnung finden, und so vollständig wiedergegeben, daß es nicht nötig ist, sie dort nachzuschlagen.

Für den Mobilmachungsfall bestehen außerdem noch einzelne ergänzende Bestimmungen, die den Dienststellen zum Teil erst beim Ausspruche der Mobilmachung zugehen.

(2) Die Bestimmungen gelten für die in dem vorgedruckten Verzeichnis aufgeführten Eisenbahnen, und zwar die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen für Haupt- und Nebenbahnen,

die auf der linken Hälfte einer Seite nur für Hauptbahnen,

die auf der rechten Hälfte einer Seite nur für Nebenbahnen.

Die etwas eingerückt gedruckten Bestimmungen sind Zusatzbestimmungen für die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, nur für deren Bereich.

§ 2. Beamte.

(1) Wo im folgenden von Beamten die Rede ist, sind nicht nur die Beamten im engeren Sinne, sondern auch die im Arbeiterverhältnis stehenden vereidigten oder verpflichteten Personen gemeint. Betriebsbeamte sind die in Anlage 1 aufgeführten Beamten.

(2) Alle im Fahrdienste tätigen Beamten sollen sich bewußt sein, daß Leben und Gesundheit der Reisenden, wie der Beamten selbst, von der sicheren Führung des Betriebs abhängt und daß die Sicherheit des Betriebs schon durch geringfügige Verstöße gegen die zu seiner Handhabung erlassenen Vorschriften gefährdet werden kann. Die Beamten sollen es sich zur Pflicht machen, die Vorschriften gewissenhaft zu befolgen, ihre Geschäfte mit der dem Wesen des Eisenbahnbetriebs entsprechenden Raschheit, aber ohne Ueberstürzung zu erledigen. Mit vereinten Kräften sollen sie danach streben, Unregelmäßigkeiten im Laufe der Züge hintanzuhalten.

(3) Die im Fahrdienste tätigen Beamten haben im Dienste eine richtig gehende Uhr zu tragen (BO. § 45 [6]).

(4) Soweit den im Fahrdienste tätigen Beamten bahnpolizeiliche Befugnisse übertragen sind, haben sie sich bei deren Ausübung nach den in Anlage 1 wiedergegebenen Bestimmungen des Abschnitts V der BO. zu richten. Wegen der für das Publikum gültigen Bestimmungen s. den in derselben Anlage enthaltenen Abschnitt VI der BO.

§. 3. Bahnanlagen.

(1) Die Bahnanlagen werden unterschieden nach solchen der freien Strecke und der Stationen (BO. § 6 [1]).

(2) Stationen sind die Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig anhalten. Stationen mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr werden als Bahnhöfe, Stationen ohne solche Weichen als Haltepunkt bezeichnet (BO. § 6 [2]).

(3) Als Grenzen zwischen der freien Strecke und den Stationen gelten im allgemeinen die Einfahrsignale und, wo solche fehlen, aber Einfahrweichen vorhanden sind, die letzteren.

Neben den durchgehenden Hauptgleisen gelegene Bahnhofgleise und andere Anlagen, die über die Grenzen hinausreichen, gelten gleichwohl als Stationsanlagen.

(4) Hauptgleise sind die Gleise, die von geschlossenen Zügen im regelmäßigen Betriebe befahren werden, mit Ausnahme der nur von einzelnen Lokomotiven benutzten Gleise. Die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung durch die Bahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Die durchgehenden Hauptgleise gelten auch im Bereiche der Haltepunkte als Gleise der freien Strecke. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind Nebengleise (BO. § 6 [4]).

Die Hauptgleise werden in den Bahnhöfen mit römischen, die Nebengleise mit arabischen Ziffern bezeichnet.

(5) Die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn sind unbeschadet der Bestimmung über die Numerierung (4) fahrdienstlich nach der Fahrrichtung der die Gleise im regelmäßigen Dienste befahrenden Züge zu bezeichnen, z. B.:

„Gleis Stuttgart—Ulm",

d. i. das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Stuttgart nach Ulm fahren, und

„Gleis Ulm—Stuttgart",

d. i. das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Ulm nach Stuttgart fahren.

§ 4. Unterscheidung der Zugfolgestellen.

(1) Zugfolgestellen sind alle Betriebsstellen, die einen Streckenabschnitt begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene Zug verlassen hat. Zugfolgestellen, die nicht zu den Bahnhöfen (§ 3 [2]) gehören, heißen Blockstellen (BO. § 6 [3]).

(2) Zugmeldestellen sind die Zugfolgestellen, auf denen es möglich ist, Züge beginnen, endigen, wenden, kreuzen, überholen, von einem Hauptgleis auf das andere gelangen oder auf eine abzweigende Bahnstrecke übergehen zu lassen. Die Eisenbahndirektion kann auch Zugfolgestellen, bei denen keine dieser Voraussetzungen zutrifft, zu Zugmeldestellen erklären. Die Zugmeldestellen werden im Anhang zum Fahrplanbuche besonders bekanntgegeben.

§ 5. Züge.

(1) Züge im Sinne der Fahrdienstvorschriften (geschlossene Züge) sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Züge, einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven (BO. § 54 [1]).

(2) Auf den Hauptgleisen stattfindende Fahrten zur Ueberführung von Wagen zwischen benachbarten Bahnhöfen, nach Werkstätten und gewerblichen Anlagen werden als Uebergabezüge bezeichnet

(3) Fahrdienstlich sind zu unterscheiden:

A. Regelmäßig verkehrende Züge, die nach dem allgemeinen, im Fahrplanbuch enthaltenen Fahrpläne täglich oder an bestimmt bezeichneten Tagen zu fahren sind;

B. Sonderzüge, die nur auf besondere Anordnung zu fahren sind (§ 64).

(4) Jeder Zug soll eine Nummer erhalten. Soweit Vor- und Nachzüge keine besondere Nummer bekommen können, erhalten sie vor der Nummer des Hauptzugs den Beisatz „Vrz" oder „Nz". Mehrere Vor- oder Nachzüge werden als erster, zweiter usw. Vrz oder Nz unterschieden.

(5) Die vorwiegend der Personenbeförderung dienenden Züge gelten als Personenzüge, die vorwiegend der Güterbeförderung dienenden als Güterzüge, auch wenn jene zur Güterbeförderung, diese zur Personenbeförderung mitbenutzt werden. Aus den Dienstfahrplänen ist zu ersehen, zu welcher Gattung ein Zug gerechnet wird (BO. § 54 [2]).

Wegen der Benutzung reiner Güterzüge zur Beförderung von Personen in Ausnahmefällen vgl. Eisenbahn-Personentarif.

(6) Die Personenzüge (im weiteren Sinne) werden unterschieden in: Schnellzüge (einschließlich der Luxus- und D-Züge), schnellfahrende Züge, für die ein Fahrpreiszuschlag erhoben wird; Eilzüge, schnellfahrende Züge ohne Fahrpreiszuschlag; Personenzüge im engeren Sinne einschließlich der Vorortzüge und Triebwagenzüge; Personenzüge mit Güterbeförderung.

(7) In Hinsicht auf pünktliche Beförderung haben in der Regel die Sonderzüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften den Vorrang vor den übrigen Zügen, die Schnell- und Eilzüge vor den Personen- und Güterzügen, die Personenzüge und die Militärsonderzüge vor den Güterzügen, die Eilgüterzüge vor den Frachtgüterzügen, die Fern- und Durchgangsgüterzüge vor den Nahgüterzügen. Dringliche Hilfszüge gehen allen anderen Zügen vor (BO. § 70).

Als dringliche Hilfszüge gelten solche, die infolge von Unfällen abgelassen werden, bei denen Personen getötet oder verletzt sind, oder durch die der Betrieb auf den Hauptgleisen gestört ist.

Der Zug ist im Ansagetelegramm als dringlicher zu bezeichnen.

(8) Durch verspätete Luxuszüge dürfen Schnellzüge nicht aus ihrer Lage verdrängt werden.

(9) Bei gleichwertigen Zügen sind die Anschlüsse maßgebend.

(10) Das vollständige oder streckenweise Ausfallen von Güterzügen an einem bestimmten Tage kann von der Zugausgangsstation und jeder Lokomotivwechselstation bei Mangel an Belastung im Benehmen mit den übrigen beteiligten Stationen veranlaßt werden.

Wegen Meldung des Ausfallens vgl. § 66 (3) und (4).

§ 6. Fahrpläne.

(1) An Fahrplänen werden ausgegeben:

A. für den öffentlichen Gebrauch: Aushangfahrpläne, die nur die der Beförderung von Personen dienenden Züge enthalten;

B. für den Dienstgebrauch: Fahrplanbilder (bildliche Fahrpläne), Fahrplanbücher, Fahrpläne für Sonderzüge.

(2) Die Aushangfahrpläne sind für die Stationen des eigenen Fahrplanbezirks einschl. der Gemeinschaftsbahnhöfe auf gelbem Papier, für andere Bezirke auf weißem Papier gedruckt. Jede Station

hat den eigenen Namen und die zugehörigen Ankunft- und Abfahrzeiten farbig zu kennzeichnen.

(3) Die Dienstfahrpläne und die ausgehängten Fahrpläne sind sofort zu berichtigen, wenn Aenderungen eintreten.

Aenderungen und Ergänzungen des Fahrplanbuchs werden durch Deckblätter oder Nachträge bekanntgegeben. Erfolgt die Bekanntgabe telegraphisch, durch Amtsblatt oder schriftlich, so werden die Nachträge oder Deckblätter nachträglich herausgegeben.

(4) Mit dem am 1. Mai und am 1. Oktober erfolgenden Fahrplanwechsel treten alle bis dahin gültigen Fahrpläne außer Kraft, wenn die Gültigkeit nicht ausdrücklich verlängert wird.

(5) Für Bahnstrecken, die dem öffentlichen Verkehre nicht dienen, werden Fahrpläne nur im Bedarfsfalle herausgegeben.

(6) Wegen des im Mobilmachungsfall an die Stelle des Friedensfahrplans tretenden Militärfahrplans vgl. MTrO. § 24.

(7) Die Fahrpläne werden an die äußeren Dienststellen wie folgt verteilt:

a) Fahrpläne für die im Fahrplanbuche vorgesehenen Züge:

1. Bildliche und Aushangfahrpläne an die Dienststellen;
2. Fahrplanbücher an:
   die Stationen, zugleich für die Zugführer und für die Schaffner (Bremser) bei Güterzügen,
   die selbständigen Güter-, Eilgut-, Gepäckabfertigungen und Fahrkartenausgaben,
   die Bahnmeistereien,
   die Betriebs- und Wagenwerkmeistereien, zugleich für die Lokomotivführer und für die Wagenwärter bei Eilgüterzügen;
3. Streckenfahrpläne an die Bahnwärter, Schrankenwärter und Rottenführer.

Wenn nicht von der Eisenbahndirektion besondere Streckenfahrpläne herausgegeben werden, hat der Bahnmeister solche nach folgendem Muster von Zugmelde- zu Zugmeldestelle aufzustellen.

Des Zuges			Abfahrt von				Bemerkungen
Gattung	Nr. regelmäßig verkehrend	Nr. nach Bedarf	Stunde	Minuten	Stunde	Minuten	

Nr. 1055 Streckenfahrplan.

b) Fahrpläne für Sonderzüge an:

1. die Stationen, auch an die vom Zuge nicht berührten Stationen, auf denen ein mit dem Sonderzuge kreuzender

Zug vor dieser Kreuzung zuletzt hält. Diese Stationen sind im Fahrplan zu benennen.

2. die Bahnmeister, Bahnwärter, Schrankenwärter und Rottenführer;
3. die Betriebs- und Wagenwerkmeister;
4. die Lokomotiv- und Zugführer des Sonderzugs;
5. die Fahrkartenausgaben und Gepäckabfertigungen (nur bei Personenzügen);
6. Die Güter- und Eilgutabfertigungen (nur bei Güterzügen).

c) Fahrpläne für Sonderzüge Allerhöchster und Höchster Herrschaften nach den Bestimmungen über Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften.

(8) Wenn nicht von der Eisenbahndirektion etwas anderes bestimmt ist, sind für sämtliche Züge ausschließlich der telegraphisch angeordneten Züge und der Hilfszüge Fahrpläne nach Muster Anlage 15*) aufzustellen. Die Fahrpläne für Hilfszüge sind nach der Dienstvorschrift für das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst bei Unfällen usw. aufzustellen.

(9) Für die Verteilung der den Fahrplan betreffenden Schriftstücke und Drucksachen sowie der Sonderzugfahrpläne sind von den Eisenbahndirektionen, Betriebsinspektionen und Dienststellen, denen Zugbegleit- oder Lokomotivpersonal unterstellt ist, ebenso auch von den Stationen mit mehr als zwei Weichenstellerbezirken Listen zu führen, aus denen die Empfänger und die Anzahl der ihnen zuzufertigenden Abdrücke zu ersehen ist. Diese Listen sind sorgfältig auf dem laufenden zu erhalten.

(10) In den Diensträumen der im Fahrdienst tätigen Beamten sind die angesagten Bedarfszüge, die Verfügungen über Einlegung von Sonderzügen oder Abänderungen des Fahrplans an Tafeln bekannt zu machen. Der Vorstand der Betriebsinspektion bezeichnet die Stellen, an denen die Tafeln anzubringen sind. Die Dienststellenvorsteher haben für die richtige Bekanntgabe der Anordnungen zu sorgen.

(11) Für die Weitergabe von telegraphischen oder Fernsprechmeldungen über den Zugverkehr an das Streckenpersonal sind von den Dienststellenvorstehern nach Bestimmung des Vorstandes der Betriebsinspektion Wegweiser anzufertigen.

2. Abschnitt.

Fahrdienst auf den Stationen und Blockstellen.

§ 7. Allgemeines über die Leitung und Ueberwachung des Fahrdienstes.

(1) Der gesamte Stationsdienst wird vom Vorsteher geleitet und überwacht. Der Vorsteher ist dafür verantwortlich, daß seine Untergebenen sachgemäß unterwiesen werden, daß von Vorschriften nicht gewohnheitsmäßig abgewichen wird und daß keine anderen Mißbräuche einreißen.

(2) Wenn besondere Umsicht und Sachkenntnis erforderlich ist, wie bei Reisen Allerhöchster und höchster Herrschaften, bei ungewöhnlich starkem Personenandrange, bei Beförderung größerer Truppenmassen, bei Betriebsstörungen oder gefahrdrohender Witterung muß der Vorsteher auch außerhalb seiner eigentlichen Dienstzeit im Dienste anwesend sein.

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(3) Auf jeder Zugfolgestelle muß, außer in den Fällen zu (4) und § 20 (1) während der Dauer des Dienstes ein Beamter, der Fahrdienstleiter, anwesend sein, der die Zugfolge unter eigener Verantwortung regelt und die damit zusammenhängenden Geschäfte erledigt. Ein Bahnhof kann in mehrere, je mit einem Fahrdienstleiter besetzte Bezirke zerfallen.

(4) Auf Zugfolgestellen, die von Agenten oder Frauen verwaltet werden, ist der Zugführer während des Aufenthalts der Züge Fahrdienstleiter.

(5) Auf einer Blockstelle ist der Blockwärter Fahrdienstleiter.

(6) Die übrigen Geschäfte des Fahrdienstes auf einer Station werden entweder gleichfalls vom Fahrdienstleiter oder aber — nach Bestimmung der

Eisenbahndirektion —

ganz oder teilweise von besonderen Aufsichtsbeamten wahrgenommen. Wo letzteres der Fall ist, sind die beiderseitigen Dienstaufgaben so scharf wie möglich gegeneinander abzugrenzen. Bei allen Verrichtungen, die den Zuglauf beeinflussen können, hat der Aufsichtsbeamte sich der Zustimmung des Fahrdienstleiters zu versichern. Wo der Fahrdienstleiter alle Geschäfte wahrnimmt, ist er zugleich Aufsichtsbeamter im Sinne der Fahrdienstvorschriften (vgl. § 9 [1]).

Auf den nicht mit Betriebsbeamten besetzten Haltepunkten ist der Zugführer während des Aufenthalts der Züge Aufsichtsbeamter.

(7) Auf jedem Bahnhofe muß ein Merkbuch (Merkblatt, Bahnhofdienstanweisung) vorhanden sein, worin die Besonderheiten des Bahnhofs und seiner Einrichtungen und sonstige für die Dienstbesorgung in Betracht kommende Umstände zu vermerken sind. Mit Genehmigung der

Eisenbahndirektion

kann bei einfachen Verhältnissen hiervon abgesehen werden. Der Vorsteher hat dafür zu sorgen, daß neu eintretende und aushilfsweise zu beschäftigende Beamte sich alsbald mit dem Inhalte des Merkbuchs vertraut machen und dies unterschriftlich bestätigen.

§ 8. Diensteinteilung. Dienstzeit. Ablösung.

(1) Für das Stationspersonal ist von dem

Vorsteher der Station

eine durch den

Vorstand der Betriebsinspektion

zu genehmigende Diensteinteilung aufzustellen, worin die Dauer der Dienstschichten, die in die Dienstschichten fallenden Pausen und die Ruhezeiten anzugeben sind. Bei jeder Veränderung des Fahrplans ist zu prüfen, ob auch die Diensteinteilung zu ändern ist.

(2) Wo kein ununterbrochener Dienst besteht, gilt als Regel, daß eine Zugfolgestelle zum Dienste bereit sein muß, solange die Möglichkeit besteht, daß eine Hilfslokomotive ankommt oder abzulassen ist. Soweit diese Bestimmung keine Verlängerung bedingt, beginnt der Dienst mit dem Zeitpunkte, zu dem zu erwarten ist, daß der erste Zug angeboten oder abgemeldet wird, spätestens aber eine halbe Stunde vor dessen fahrplanmäßiger Ankunft, und endigt mit dem Eintreffen des Ruhesignals oder der Rückmeldung des letzten Zuges. Auf Stationen, wo Züge anfangen oder endigen, beginnt der Dienst spätestens eine halbe Stunde vor dem Ab-

gange des ersten und endigt frühestens nach dem Eintreffen des letzten Zuges.

Ausnahmen können von dem Vorstande der Betriebsinspektion angeordnet werden. Dieser hat auch die Dienstzeit auf Stationen, die zeitweise oder ständig vom Zugmeldeverfahren entbunden sind (§ 20), festzusetzen.

(3) Bei ununterbrochenem Dienste dürfen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte den Posten nicht verlassen, bevor sie persönlich den Dienst an den ablösenden Beamten übergeben haben. Dabei ist dieser von besonderen Vorfällen und von Unregelmäßigkeiten im Zuglaufe zu unterrichten, auch sind ihm die den Fahrdienst betreffenden Schriftstücke und Telegramme zu übergeben.

(4) Als Nachweis für die Dienstübergabe dient das Zugmeldebuch (§ 18) und daneben nach Bedarf ein besonderes Dienstübergabebuch. Wo ein Dienstübergabebuch geführt wird, ist darin der Inhalt der in (3) erwähnten Schriftstücke, der Telegramme, soweit sie nicht im Zugmeldebuch eingetragen sind, und mündlicher Weisungen, die den Dienst des ablösenden Beamten betreffen, kurz zu vermerken.

(5) Liegt zwischen den Dienstschichten eine Pause, kann somit eine persönliche Uebergabe nicht stattfinden, so sind die Schriftstücke und Telegramme, gegebenenfalls mit dem Dienstübergabebuch, an einem vereinbarten Platze niederzulegen. Sie sind sofort nach dem Dienstantritt einzusehen.

(6) Die Dienstübergabe ist von dem übergebenden und dem übernehmenden Beamten mit Namensunterschrift und Zeitangabe im Zugmeldebuch und im Dienstübergabebuch zu bescheinigen.

§ 9. Aufgaben des Aufsichtsbeamten.

(1) Der Aufsichtsbeamte ist zugleich Fahrdienstleiter, wenn für die Fahrdienstleitung kein besonderer Beamter bestellt ist (vgl. § 7 [6]).

(2) Soweit die im folgenden erwähnten Geschäfte nicht besonderen Beamten übertragen sind, hat der Aufsichtsbeamte darüber zu wachen, daß

a) alle Anordnungen klar gegeben und pünktlich vollzogen werden,
b) das bei der Zugbildung und Zugabfertigung beteiligte Stations- und Zugpersonal zur Stelle und dienstfähig ist,
c) das Personal der Bereitschafts-, Vorspann- und Schiebelokomotiven dienstbereit ist,
d) die Personenzüge, Militärzüge (MTrO. [§ 44, 4]) und Güterzüge rechtzeitig bereitgestellt werden, die Lokomotive vor den Zug gesetzt und, wo erforderlich, die Bremsprobe (§ 46 [2]) vorgenommen wird,
e) die Vorschriften über das Reinigen, Beleuchten und Heizen und die Bildung der Züge beachtet werden (§§ 39, 86, 90 bis 92),
f) Personenwagen, die unmittelbar hinter dem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge aufgestellt sind, verschlossen gehalten werden und der Zugschluß nach der Seite des Bahnsteigs kenntlich gemacht ist,
g) die Wagen zur Verstärkung der Züge leicht erreicht werden können,
h) auf Unterwegsstationen die einzustellenden Wagen bereitstehen,
i) die Fahrstraßen der Züge rechtzeitig freigemacht werden (§ 23),
k) die Signale vorschriftmäßig und deutlich gegeben, die hörbaren Signale auf das Notwendige beschränkt werden,

l) die Züge an der bestimmten Stelle halten (§ 52 [1]),
m) die Bremser durchfahrender Güterzüge das im § 45 (4) vorgeschriebene Zeichen geben,
n) die Vorschriften über die Sicherung der Reisenden (§ 26) beachtet werden,
o) die Post-, Gepäck- und Frachtkarren auf den Bahnsteigen vorsichtig bewegt, soweit möglich vor dem Einsteigen an den Zug gebracht und am richtigen Platze in ausreichender Entfernung von den Gleisen aufgestellt und gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden,
p) die Schalter- und Warteräume zur vorgeschriebenen Zeit geöffnet werden und das Zeichen zum Schalterschluß, wo es vorgeschrieben ist, rechtzeitig gegeben wird,
q) die Anfahrten der Stationen und die Bahnsteige rechtzeitig beleuchtet werden,
r) in den Warteräumen und auf den Bahnsteigen, soweit es vorgeschrieben ist, pünktlich abgerufen wird und Zugverspätungen an den dafür bestimmten Stellen bekanntgegeben werden,
s) das Ein- und Aussteigen der Reisenden, das Ein- und Ausladen von Gepäck und Gütern mit der nötigen Raschheit erfolgt,
t) Meldungen über außergewöhnliche Belastung der Züge, Militärtransporte, Salonwagen, Pferde- und Viehwagen u. dgl. den Stationen rechtzeitig gemacht werden, die wegen der Umladung, Rangierung oder der Vermehrung der Zug- oder Bremskraft Maßnahmen zu treffen haben,
u) bei Militärtransporten die durch die Militär-Transport-Ordnung vorgeschriebenen Mitteilungen an den Transportführer rechtzeitig gemacht werden,
v) bei den Zügen, namentlich während der Nacht, kein unnötiger Lärm gemacht wird,
w) die Lokomotiven an den Bahnsteigen nicht qualmen,
x) Wegübergänge nicht länger als nötig gesperrt werden (§ 81 [5]),
y) stillstehende Wagen sicher aufgestellt sind (§ 83),
z) die Stationsuhren richtig gehen (§ 24 [6]), unrichtig gehende Uhren aber, soweit möglich, verdeckt werden.

(3) Bei Ankunft, Durchfahrt oder Abfahrt von Zügen soll der Aufsichtsbeamte, soweit er nicht als Fahrdienstleiter durch die Regelung der Zugfolge nachweisbar daran verhindert ist, in Dienstkleidung oder mit den vorgeschriebenen Dienstabzeichen (orangefarbene Dienstmütze)
— bei Personenzügen auf dem Bahnsteige — anwesend sein.
Auf den Ausgangs- und den größeren Unterwegsstationen soll der Beamte, soweit es seine übrigen Geschäfte zulassen, schon beim Beginn des Einsteigens anwesend sein.

(4) Auf den Haltstationen hat der Aufsichtsbeamte dem Zugführer die erforderlichen Weisungen zu erteilen (§ 36 [5]). Er soll, wenn von der
Eisenbahndirektion
nichts anderes vorgeschrieben ist, diesem entgegengehen und etwaige Eintragungen im Fahrbericht in der Nähe des Zuges vornehmen.

§ 10. Schriftlicher, telegraphischer und Fernsprechverkehr.

(1) Die in Fahrdienstangelegenheiten zu wechselnden Schriftstücke und Telegramme*) sollen den Sachverhalt kurz, klar und

*) Anm. Unter „Telegramm" wird in den FV. auch der Fernspruch verstanden.

bestimmt angeben. Wo der Wortlaut vorgeschrieben ist, muß dieser genau eingehalten werden.

(2) Auf Strecken, wo die Zugfolgestellen durch Telegraph verbunden sind, ist zu den den Zuglauf betreffenden Meldungen — von Störungen (§ 19) abgesehen — der Telegraph zu benutzen, soweit der Fernsprecher nicht durch die Fahrdienstvorschriften selbst oder durch die

Eisenbahndirektion

ausdrücklich zugelassen ist.

(3) Die Stelle, die das Gespräch in einer fahrdienstlichen Angelegenheit eröffnen will, ruft die Stelle an, mit der sie zu sprechen wünscht.

Diese meldet sich mit:

„Hier (Name der Stelle)".

Hierauf antwortet die erstere Stelle:

„Verstanden (Name der Stelle)" und läßt die Meldung folgen.

(4) Die Züge werden durch ihre Nummer bezeichnet, z. B.: Zug 7, telegraphisch: Z 7; Nachzug 7, telegraphisch: Nz 7. Bei Zügen ohne Nummer wird die Gattung angegeben.

(5) Die den Zuglauf betreffenden Telegramme sind in der Regel von dem Fahrdienstleiter persönlich aufzunehmen und abzugeben. Sind dem Fahrdienstleiter aber Beamte zur Hilfeleistung im Zugmeldedienste beigegeben, so kann er diese mit der Aufnahme und Abgabe beauftragen. Der Auftrag zur Abgabe muß für jeden einzelnen Fall besonders und darf nicht im voraus allgemein erteilt werden (vgl. jedoch § 16 [6]). Der Auftrag kann bei den für das Zugmeldeverfahren vorgeschriebenen Telegrammen mit festem Wortlaute (§§ 14 bis 16) mündlich erteilt werden, soweit nicht von der

Eisenbahndirektion

anders bestimmt ist. In allen anderen Fällen muß der Auftrag schriftlich überwiesen werden. Der mündliche Auftrag ist von dem telegraphierenden Beamten wörtlich und laut zu wiederholen und alsdann unverzüglich auszuführen.

(6) Die durch den Telegraphen übermittelten, den Zuglauf betreffenden Telegramme sind von der abgebenden und der empfangenden Stelle vollständig auf dem Papierstreifen aufzunehmen.

(7) Die Telegramme (6) sind außerdem, ebenso wie die durch den Fernsprecher übermittelten, von beiden Stellen in das Zugmeldebuch (§ 18) einzutragen. Die im Zugmeldeverfahren zu wechselnden Telegramme mit festem Wortlaute sind nach § 18 (2) und (3) zu behandeln, die übrigen — ankommenden und abgehenden — Telegramme dem Wortlaute nach einzutragen.

Das Eintragen darf nur unterlassen werden:

a) bei Erkundigungen über Verspätung von Zügen;
b) in den in § 34 (5) und (6) und in § 35 (5) vorgesehenen Fällen;
c) in Fällen, in denen Gefahr im Verzug ist.

Alle Eintragungen sind unmittelbar vor der Abgabe und sofort nach dem Eintreffen der Telegramme zu machen.

(8) Beim Telegraphieren sind die in Anlage 2*) verzeichneten Abkürzungen anzuwenden.

§ 11. Schriftliche Weisungen für die Züge.

(1) Ist einem Zuge eine schriftliche Weisung zu erteilen, so hat dies, wenn nichts anderes bestimmt ist oder wenn nicht be-

*) Die Anlage ist fortgelassen.

sondere Umstände die Wahl einer anderen schriftlichen Form rechtfertigen, unter Verwendung der Befehlmuster nach Anl. 3 bis 6*) zu geschehen.

(2) Die in der Regel in Blockform hergestellten Befehle werden mittels des Durchpauseverfahrens dreifach ausgefertigt. Soweit nicht die unmittelbare Uebergabe an den Lokomotivführer ausdrücklich zugelassen ist (§ 22 [8]), werden sie dem Zugführer übergeben, der den Empfang auf dem der Station verbleibenden Abschnitt zu bescheinigen hat. Wegen der weiteren Behandlung durch den Zugführer s. § 38.

(3) Durch Befehl A (Allgemeiner Befehl, Anlage 3)*) werden den Zügen Weisungen jeder Art erteilt, soweit dafür keine anderen Muster vorgeschrieben sind.

(4) Der Vorsichtsbefehl (Anlage 4)*) ist auszustellen, wenn ein Zug davon benachrichtigt werden muß, daß besondere Vorsicht während der Fahrt geboten ist oder an gewissen Stellen langsamer gefahren werden muß als gewöhnlich.

(5) Der Kreuzungsbefehl (Anlage 5)*) dient zur Verständigung über die Kreuzung **) mit einem Sonderzuge (§ 68 [3]) oder die Verlegung oder das Ausfallen einer Kreuzung (§ 34).

(6) Durch den Signalbefehl (Anlage 6)*) wird der Auftrag erteilt, die Fahrt eines anderen Zuges anzukündigen (§ 67).

Wenn nichts anderes bestimmt wird, ist die Signalisierung von der Stelle, die den Sonderzug einlegt, anzuordnen, der Signalbefehl aber von der Station auszustellen, auf der die Signalisierung zu beginnen hat.

(7) Zur Entgegennahme der Befehle sind die Züge erforderlichenfalls zu stellen (§ 25 [6]).

§ 12. Fahrordnung.

(1) Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren (BO. § 53 [1]).

(2) Ausnahmen von der Bestimmung in (1) sind zulässig:

a) in Bahnhöfen,
b) bei Gleissperrungen (§ 28),
c) für Arbeitszüge (§ 69), Arbeitswagen und Kleinwagen (§ 103 [2]),
d) für Hilfszüge und Hilfslokomotiven (§ 70),
e) für zurückkehrende Schiebelokomotiven (§ 27),
f) zwischen einem Bahnhof und der auf freier Strecke liegenden Weiche eines Anschlußgleises, wenn dies von der Eisenbahndirektion angeordnet ist (§ 29 (BO. § 53 [2])).

(3) Ueber die Benutzung der Gleise zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge sind für Bahnhöfe, wo in einer Richtung mehrere Fahrstraßen vorkommen, bestimmte Vorschriften (Bahnhoffahrordnung) zu erlassen (BO. § 53 [3]). In der Bahnhoffahrordnung sind die Gleise, die die einzelnen Züge befahren und, soweit erforderlich, die Stellen, wo sie halten müssen, zu bezeichnen. Die Bahnhoffahrordnung ist von dem Vorsteher aufzustellen und von dem Vorstand der Betriebsinspektion

---

*) Die Anlagen sind fortgelassen.

**) Anm. Unter „Kreuzung" wird das Ausweichen zweier in entgegengesetzer Richtung fahrender Züge bei eingleisigem Betriebe verstanden, im Unterschiede von der „Begegnung" zweier Züge auf zweigleisiger Bahn.

zu genehmigen. Sie ist dem beteiligten Stations- und, soweit erforderlich, dem Zugpersonal bekanntzugeben.

Die Bahnhoffahrordnung wird nach Muster Anlage 22 *) aufgestellt. Die für das Zugpersonal erforderlichen Angaben werden diesem durch die Allgemeine Fahrordnung nach Muster Anlage 21*) bekanntgegeben. In dieser sind die Bahnhöfe nach der geographischen Folge, in der Bahnhoffahrordnung sind die Züge nach der Zeitfolge aufgeführt.

Welche Gleise ein Sonderzug zu befahren hat, ist im Einzelfalle von dem Fahrdienstleiter zu bestimmen, wenn dies nicht schon von der den Sonderzug einlegenden Stelle geschehen ist.

Die für den Mobilmachungsfall notwendigen Aenderungen der Fahrordnung werden von dem

Bahnbevollmächtigten der Eisenbahndirektion

bekanntgegeben.

Wegen Abweichung von der Bahnhoffahrordnung s. § 31.

(4) Bei der Aufstellung der Bahnhoffahrordnung ist darauf zu sehen, daß Schnell- und Personenzüge so wenig wie möglich von den durchgehenden Hauptgleisen abgelenkt und die Vorschriften in § 26 (3) beachtet werden.

(5) Auf Stationen, wo Lokomotivwechsel stattfindet oder Züge beginnen oder endigen, ist von dem Vorsteher eine Fahrordnung für die Lokomotivleerfahrten (Lokomotivfahrordnung) aufzustellen, worin die Zeit der Bereitstellung, der Aufstellungsort und die zu befahrenden Gleise vorzuschreiben sind. Die Lokomotivfahrordnung kann mit der Bahnhoffahrordnung vereinigt werden. Sie ist dem beteiligten Stations- und Lokomotivpersonal bekanntzugeben. Wegen der Leitung der Lokomotivfahrten s. § 75 (4).

§ 13. Die Zugfolge und das Zugmeldeverfahren.

(1) Kein Zug darf, abgesehen von Störungen (§ 24 [8]), von einer Zugfolgestelle ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgegangene Zug sich unter der Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet,

wenn auf der Bahn mit mehr als 15 km Geschwindigkeit gefahren wird.

Außerdem darf bei eingleisigem Betriebe kein Zug abgelassen werden, wenn nicht feststeht, daß das Gleis bis zur nächsten, zur Kreuzung geeigneten Station durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist (BO. § 65 [8]).

(2) Zur Erfüllung der in (1) gegebenen Vorschriften dient das Zugmeldeverfahren, soweit es nicht auf den mit Streckenblockung ausgerüsteten Linien durch die Bedienung der Blockeinrichtungen ersetzt wird (vgl. [6]).

Zum Zugmeldeverfahren gehören:
das Anbieten und Annehmen (§ 14),
das Abmelden (§ 15),
das Rückmelden (§ 16).

Auf den mit Läutewerken ausgerüsteten Linien wird mit dem Zugmeldeverfahren noch das Abläuten (§ 17) verbunden.

(3) Auf eingleisigen Strecken und bei zeitweise eingleisigem Betriebe auf zweigleisigen Strecken (§ 28) werden die Züge:
a) angeboten und angenommen (§ 14),

*) Die Anlagen sind fortgelassen.

b) abgeläutet (§ 17),
c) zurückgemeldet (§ 16).

Abgemeldet werden die Züge bei eingleisigem Betriebe nur, wenn dies wegen besonderer örtlicher Umstände erforderlich und von der Eisenbahndirektion angeordnet ist.

(4) Bei zweigleisigem Betriebe werden die Züge:
a) abgeläutet (§ 17),
b) abgemeldet § 15),
c) zurückgemeldet (§ 16).

Ob in besonderen Fällen daneben Züge auch anzubieten und anzunehmen sind, wird von der Eisenbahndirektion besonders angeordnet.

(5) Sind in einzelnen Fällen bei der Handhabung des Zugmeldeverfahrens neben der Abgabe der vorgeschriebenen Telegramme (§§ 14 bis 16) Erkundigungen einzuziehen oder Aufklärungen zu erteilen, so darf dazu der Fernsprecher benutzt werden.

(6) Wie die nach (1) erforderlichen Feststellungen auf den mit Streckenblockung ausgerüsteten Linien zu machen sind, wird durch besondere Vorschrift bestimmt. Ebenso wird besonders bestimmt, ob und inwieweit auf diesen Linien neben dem Bedienen der Blockeinrichtung das Zugmeldeverfahren zu handhaben ist.

(7) Wegen der neben dem Zugmeldeverfahren für den Mobilmachungsfall vorgeschriebenen Vormeldung von Militärzügen ergeht besondere Weisung.

§ 14. Anbieten und Annehmen.

(1) Angeboten und angenommen werden die Züge von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle (§ 4 [2]). Die anbietende Stelle heißt Abfahr-, die annehmende Ankunftstation.

(2) Ein Zug darf nicht früher angeboten werden, als bis der in der gleichen Richtung vorausgegangene Zug von der nächsten Zugfolgestelle zurückgemeldet ist. Die Station, auf der zwei Züge kreuzen sollen, darf — außer im Falle zu (7) — einen Zug erst anbieten, wenn der Gegenzug eingetroffen und von ihr zurückgemeldet ist.

(3) Auch wenn die Voraussetzungen in (2) erfüllt sind, darf ein Zug nicht früher als 4 Minuten vor der mutmaßlichen Ab- oder Durchfahrt angeboten werden. Für durchfahrende Züge können bei besonderen örtlichen Verhältnissen von dem Vorstand der Betriebsinspektion Ausnahmen zugelassen werden.

(4) Abgesehen von dem Falle zu (7) wird ein Zug, nachdem die Ankunftstation sich gemeldet hat (§ 10 [3]), angeboten durch die Frage:

„Wird Zug (Nummer) angenommen?"

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ag?"
z. B. „Z 7 ag?"

(5) Ist auf eingleisig betriebener Strecke zwischen zwei durch eine Blockstelle getrennten Zugmeldestellen vor einem abzulassenden Zuge ein Zug in der Gegenrichtung gefahren, so ist — außer im Falle zu (7) — der erstere anzubieten in der Form:

„Z (Nummer des Gegenzuges) hier wird Zug (Nummer des Zuges) angenommen?"

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer des Gegenzuges) hier Z (Nummer des Zuges) ag?"

z. B. „Z 8 hier Z 7 ag?"

Diese Form ist anzuwenden ohne Rücksicht auf die Zeit, die seit der Fahrt des Gegenzuges verflossen ist, es sei denn, daß der Dienst zwischen beiden Zügen geruht hat.

(6) Ist die Ankunftstation damit einverstanden, daß der Zug von der Abfahrstation abgelassen wird, so antwortet sie:

„Zug (Nummer) ja",

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ja",

z. B. „Z 7 ja".

Hierauf gibt die Abfahrstation das Quittungszeichen.

Ein Zug, der nach (5) angeboten werden muß, darf nur angenommen werden, wenn das anbietende Telegramm den Zusatz über das Eintreffen des Gegenzugs enthält (vgl. jedoch [7]).

(7) Von der Vorschrift in (2), wonach eine Station, auf der zwei Züge kreuzen sollen, einen Zug erst anbieten darf, wenn der Gegenzug eingetroffen oder zurückgemeldet ist, kann auf den Strecken, wo dies von der

Eisenbahndirektion

zugelassen ist, dann abgewichen werden, wenn es zur Vermeidung von Verspätungen angezeigt erscheint, einen Zug unmittelbar nach der Ankunft des Gegenzugs abzulassen. In einem solchen Falle darf der erstere Zug 2 Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft des Gegenzugs angeboten werden durch die Frage:

„Wird Zug (Nummer) angenommen, wenn (Nummer des Gegenzugs) angekommen?"

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ag, wenn (Nummer des Gegenzugs) ak?"

z. B. „Z 7 ag, wenn 6 ak?"

Ist die Ankunftstation damit einverstanden, daß die Abfahrstation den Zug abläßt, wenn der Gegenzug dort eingetroffen ist, so antwortet sie:

„Zug (Nummer) ja, wenn (Nummer des Gegenzugs) angekommen",

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ja, wenn (Nummer des Gegenzugs) ak",

z. B. „Z 7 ja, wenn 6 ak".

(8) Wird ein Zug nicht in der vorgeschriebenen Form angeboten, oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, so antwortet die Ankunftstation:

„Nein, warten"

und benachrichtigt die Abfahrstation, nachdem diese das Quittungszeichen gegeben, soweit erforderlich, von dem Grunde der Ablehnung. Ist dieser beseitigt, so nimmt die Ankunftstation den Zug an durch das Telegramm:

„Jetzt Zug (Nummer) ja",

in telegraphischer Abkürzung:

„Jetzt Z (Nummer) ja",

z. B. „Jetzt Z 7 ja".

Hierauf gibt die Abfahrstation das Quittungszeichen.

§ 15. Abmelden.

(1) Abgemeldet werden die Züge in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle (§ 4 [2]).

Der
Vorstand der Betriebsinspektion
kann anordnen, daß die Abmeldungen regelmäßig . ch an andere Zugfolgestellen zu richten oder von solchen abzugeben sind.

(2) Abzumelden ist ein Zug, sobald er auf der zum Abmelden verpflichteten Stelle ab- oder durchfährt, wenn nicht von dem
Vorstande der Betriebsinspektion
anderes bestimmt ist.

(3) Die Abmeldung erfolgt, nachdem die angerufene Stelle sich gemeldet hat, in der Form:

„Zug (Nummer) ab (Zeit der Abfahrt in Stunden und Minuten),
z. B. Z 7 ab 6,15".

Hierauf gibt die empfangende Stelle das Quittungszeichen.

§ 16. Rückmelden.

(1) Zurückgemeldet wird von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle (§ 4 [1]) (vgl. indes § 28 [3]).

(2) Durch das Rückmelden wird bestätigt, daß die Zugfahrt ordnungsmäßig verlaufen und der von dem Zuge verlassene Gleisabschnitt frei ist.

(3) Zurückzumelden ist ein Zug, sobald er auf einer Zugfolgestelle mit dem Schlußsignal — es genügt die Wahrnehmung eines der drei Kennzeichen des Zugschlusses — eingetroffen oder durchgefahren, und das Einfahrsignal
wo ein solches vorhanden
oder das Blocksignal auf Halt zurückgestellt ist (§ 22 [7]).

(4) Die Rückmeldung erfolgt, nachdem die angerufene Zugfolgestelle sich gemeldet hat, in der Form:

„Zug (Nummer) hier",
z. B. „Z 7 hier".

Hierauf gibt die empfangende Stelle das Quittungszeichen.

(5) Wenn innerhalb 4 Minuten nach dem Eintreffen eines Zuges ein Zug auf demselben Gleis in der Gegenrichtung abgelassen werden soll, können Rückmelden und Anbieten in der in § 14 (5) angegebenen Form auch dann verbunden werden, wenn zwischen den Zugmeldestellen keine Blockstelle liegt.

(6) Wo die Einfahrt eines Zuges durch Telegraph, Fernsprecher oder Blockwerk nach dem Dienstraume gemeldet wird, kann die Eisenbahndirektion das Rückmelden ein für allemal dem telegraphierenden Beamten ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters übertragen.

(7) Muß ein Teil eines Zuges auf der Strecke liegen bleiben, so darf der zunächst weiter fahrende Teil nicht zurückgemeldet werden. Zurückzumelden ist der Zug erst, wenn auch der liegen gebliebene Teil den Streckenabschnitt verlassen hat. Die erste von dem vorderen Teil erreichte Zugfolgestelle hat die rückliegenden Zugfolgestellen bis zur nächsten Zugmeldestelle einschließlich von dem Vorkommnis zu benachrichtigen (§ 58 [9]).

(8) Wo Blockeinrichtung vorhanden ist, tritt an die Stelle des Rückmeldens die Blockbedienung.

§ 17. Abgabe der Läutesignale.

(1) Die Läutesignale, Signal 1, 2, 3, sind in der Regel vom Fahrdienstleiter selbst zu geben. Ein anderer Beamter darf sie nur abgeben, wenn er vom Fahrdienstleiter damit beauftragt wurde. Der Auftrag muß in jedem einzelnen Falle, darf also nicht im voraus allgemein erteilt werden.

(2) Auf den mit Läutewerken versehenen Strecken sind die Züge durch die Signale 1 oder 2 abzuläuten. Ob von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle oder von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abgeläutet wird, richtet sich nach den bestehenden Einrichtungen.

(3) Das Abläutesignal ist vor der Abfahrt oder der mutmaßlichen Durchfahrt eines Zuges und, wenn von dem Vorstande der Betriebsinspektion für besondere Fälle nichts anderes angeordnet ist, nicht früher als 3 Minuten vorher zu geben.

(4) Wo die Züge angeboten und angenommen werden, darf ein Zug erst abgeläutet werden, wenn er angenommen ist.

(5) Kann ein Zug innerhalb 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abfahren, so ist das Abläutesignal durch das Ruhesignal zurückzunehmen, wenn die Verzögerung der Abfahrt den Schrankenwärtern nicht durch Fernsprecher mitgeteilt worden ist. Das Abläutesignal ist zu wiederholen, wenn der Zug abfahren kann, jedoch soll zwischen dem Ruhesignal und dem wiederholten Abläutesignal eine Pause von mindestens 2 Minuten liegen (SO. AB. 16).

(6) Kann das Abläutesignal nicht gegeben werden, so ist den Zügen Vorsichtsbefehl mit Angabe des Grundes zu erteilen, wenn die Schrankenwärter nicht durch Fernsprecher benachrichtigt worden sind.

(7) Die Zeit der Abgabe der Abläutesignale ist in das Zugmeldebuch einzutragen.

§ 18. Zugmeldebuch.

(1) Das Zugmeldebuch wird auf eingleisiger Bahn nach Anlage 7*), auf zweigleisiger Bahn nach Anlage 8*) geführt.

Auf eingleisiger Bahn ist für jeden zwischen zwei Zugmeldestellen liegenden Streckenabschnitt, auf zweigleisiger Bahn für jede Zugrichtung eine besondere Seite zum Eintragen der Meldungen zu verwenden. Auf einer Station, wo eine eingleisige in eine zweigleisige Bahn übergeht, ist für jede Strecke ein besonderes Zugmeldebuch anzuwenden.

Für jeden Zug dient eine Zeile; nur bei Zügen mit Schiebelokomotiven sind gemäß § 27 (4) zwei Zeilen zu verwenden.

(2) Auf der Zugmeldestelle einer eingleisigen Bahn wird eingetragen:

In Spalte 1: Die Nummer des auf der eigenen Station ankommenden Zuges.

In Spalte 2: Die Nummer des von der eigenen Station abgehenden Zuges.

In Spalte 3: Bei einem Zuge der Spalte 1 die Zeit, zu der die eigene Station den angebotenen Zug, bei einem Zuge der Spalte 2 die Zeit, zu der die benachbarte Zugmeldestelle den von der eigenen Station angebotenen Zug angenommen hat.

In Spalte 4: Die Zeit, zu der die eigene Station das Abläutesignal für einen Zug der Spalte 2 abgegeben hat. Für Züge der Spalte 1 wird die Spalte nicht ausgefüllt.

In Spalte 5: Für einen Zug der Spalte 1 die Zeit der Ankunft (Durchfahrt), für einen Zug der Spalte 2 die Zeit der Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Station.

In Spalte 6: Für einen Zug der Spalte 1 die Zeit, zu der ihn die eigene Station an die rückliegende Zugfolgestelle, für einen Zug

*) Die Anlage ist fortgelassen.

der Spalte 2 die Zeit, zu der ihn die vorwärts liegende Zugfolgestelle an die eigene Station zurückgemeldet hat.

Auf einer Blockstelle, die nicht zur Zugmeldestelle erklärt ist, wird für die Züge beider Richtungen eine Seite verwendet und werden eingetragen:

In Spalte 1: Die Zugnummern der einen Richtung.
In Spalte 2: Die Zugnummern der anderen Richtung.
In Spalte 5: Die Zeit der Durchfahrt.
In Spalte 6: Die Zeit, zu der die Rückmeldung eintrifft.

Die Spalte 3 wird nicht, die Spalte 4 nur dann ausgefüllt, wenn die Blockstelle selbst abläutet.

(3) Auf der Zugmeldestelle einer zweigleisigen Bahn wird eingetragen:

In Spalte 1: Die Nummern der Züge der betreffenden Richtung.
In Spalte 2: Wenn ein Zug ausnahmsweise angeboten wird (§ 13 [3] und [4]), die Zeit, zu der die eigene Station den angebotenen Zug angenommen hat.
In Spalte 3: Die Zeit, die von der benachbarten Zugmeldestelle als Abfahrzeit des Zuges gemeldet wurde. Hier wird also nicht, wie in den übrigen Spalten, die Zeit eingetragen, zu der die Meldung auf der eigenen Station eingetroffen ist.
In Spalte 4: Die Zeit, zu der die eigene Station den Zug an die rückliegende Zugfolgestelle zurückgemeldet hat.
In Spalte 5: Die Zeit der Ankunft (Durchfahrt), auf der eigenen Station.
In Spalte 6: Wenn ein Zug ausnahmsweise anzubieten ist (§ 13 [4]), die Zeit, zu der die benachbarte Zugmeldestelle den Zug angenommen hat.
In Spalte 7: Die Zeit, zu der die eigene Station das Abläutesignal gegeben hat.
In Spalte 8: Die Zeit der Abfahrt (Durchfahrt), wie sie in der Abmeldung angegeben wurde.
In Spalte 9: Die Zeit, zu der die vorwärts liegende Zugfolgestelle den Zug an die eigene Station zurückgemeldet hat.

Auf einer Blockstelle werden, soweit nichts anderes bestimmt ist, nur die Spalten 1, 4, 5, 9 und, wenn die Blockstelle selbst abläutet, 7 ausgefüllt.

(4) In der dafür vorgesehenen Spalte hat der eintragende Beamte sein Namenszeichen beizusetzen. Sind zwei Beamte an den Eintragungen für einen Zug beteiligt, so haben beide zu bescheinigen.

In der letzten Spalte sind die sonstigen fahrdienstlichen Meldungen, wie verweigerte Annahme (§ 14 [8]), außergewöhnliche Verwendung von Schiebelokomotiven (§ 27 [2]), Gleissperrungen, Fahrten auf dem falschen Gleise (§ 28), Fahrten, die auf der Strecke endigen (§ 29), Verlegung von Kreuzungen (§ 34) und Ueberholungen (§ 35), Fahrten von Kleinwagen (§ 102), Telegraphen- und Blockstörungen, sowie die Vermerke über Dienstübergabe (§ 8 [4]) mit Angabe der Zeit einzutragen.

(5) Wegen der Führung des Zugmeldebuchs auf Linien mit Streckenblockung vgl. die besonderen Dienstanweisungen.

§ 19. Verfahren bei Störung des Telegraphen oder der Blockeinrichtung.

(1) Wenn die telegraphische Verbindung zwischen Zugfolgestellen

unterbrochen ist, dürfen alle den Zuglauf betreffenden Meldungen (§ 10 [2]) durch Fernsprecher gemacht werden
mit Ausnahme von Meldungen
zur Verlegung von Kreuzungen
(§ 34 [2]).

(2) Muß bei einer Störung des Telegraphen der Fernsprecher im Zugmeldeverfahren (§§ 14 bis 16) angewendet werden, so ist folgendermaßen zu verfahren:

Die anrufende Stelle sagt, nachdem sich die angerufene Stelle gemeldet hat:

„Telegraph gestört, Zugmeldung durch Fernsprecher."

Die angerufene Stelle wiederholt diese Worte.

Hierauf trägt die anrufende Stelle die zu erstattende Meldung in der Form der telegraphischen Abkürzung in das Zugmeldebuch ein und spricht sie der angerufenen Stelle vor. Die angerufene Stelle trägt die Meldung ihrerseits in derselben Form in das Zugmeldebuch ein und wiederholt sie durch Vorlesen, nachdem sie das Wort „Wiederholung" vorausgeschickt hat. Beim Anbieten und Annehmen trägt sodann die angerufene Stelle die Antwort in der telegraphischen Abkürzung in das Zugmeldebuch ein und spricht sie der anrufenden Stelle vor. Diese trägt die Antwort in derselben Weise ein und wiederholt sie durch Vorlesen, nachdem auch sie das Wort „Wiederholung" vorausgeschickt hat.

Neben dem Wortlaute der Meldungen sind die für gewöhnlich vorgeschriebenen Zeitangaben in die Zugmeldebücher einzutragen, auch ist in der letzten Spalte zu vermerken: „durch Fernsprecher".

Das Ende des Gesprächs ist von beiden Stellen durch das Wort „Schluß" zu kennzeichnen.

(3) Auf den Linien mit Streckenblockung darf bei Störung der Blockeinrichtung der Fernsprecher nach (2) nur benutzt werden, wenn die Zugfolgestellen nicht durch Telegraph verbunden sind oder wenn auch dieser neben der Blockeinrichtung gestört sein sollte.

(4) Wegen des Ablassens eines Zuges ohne vorausgegangene Verständigung s. § 24 (8).

§ 20. Entbindung vom Zugmeldeverfahren.

(1) Durch Verfügung der
Eisenbahndirektion
können einzelne Betriebsstellen für gewisse Zeiten der Eigenschaft als Zugfolgestellen entkleidet werden. Eine solche Verfügung ist auch dem Bahnbewachungs- und Zugpersonal bekanntzugeben. Wegen der Bedienung der Fahrsignale solcher Stellen s. § 22 (2).

(2) Auf Bahnstrecken, wo nur ein Wagenzug hin- und herfährt, kann von der Anwendung des Zugmeldeverfahrens ganz abgesehen werden, solange nur die im Fahrplane vorgesehenen Züge verkehren. Die Entscheidung hierüber trifft die
Eisenbahndirektion.

Auf Strecken mit Läuteeinrichtungen werden die Züge aber auch in diesem Falle abgeläutet.

(3) Auf Strecken, wo kein Zug mit mehr als 15 km Geschwindigkeit fährt, wird das Zugmeldeverfahren nicht angewandt, wenn von der
Eisenbahndirektion
nichts anderes bestimmt ist (BO. § 65 [8]).

§ 21. Stellung und Bedienung der Weichen.

(1) Für alle Weichen ist eine bestimmte Grundstellung vorzuschreiben. Die Grundstellung ist besonders bekanntzugeben, wenn sie nicht an der Stellvorrichtung erkennbar ist.

(2) Die Weichen dürfen nur von den damit beauftragten Beamten bedient werden.

(3) Eine Weiche ist wieder in die Grundstellung zu bringen, nachdem sie in der anderen Stellung befahren worden ist.

(4) Während der Fahrt eines Zuges müssen die in oder gegen seine Fahrstraße führenden Weichen (Gefahrweichen, Schutzweichen) so gestellt sein, daß sie Fahrten in die Fahrstraße nicht zulassen, es sei denn, daß sich aus der Festlegung der Fahrstraßen eine andere Stellung ergibt.

(5) Weichen, die mit den für die Fahrt gültigen Signalen nicht in Abhängigkeit stehen oder deren Abhängigkeit vorübergehend aufgehoben ist, müssen, wenn ein Zug gegen ihre Spitze fährt, durch Verschluß oder Bewachung gegen fremden Eingriff gesichert werden (BO. § 50 [3]).

(6) Die Weichen, die verschlossen zu halten sind, dürfen nur mit Genehmigung des zuständigen Beamten geöffnet werden. Der Schlüssel ist an bestimmter Stelle und, wenn von dem Vorstand der Betriebsinspektion nichts anderes angeordnet ist, vom Fahrdienstleiter zu verwahren.

(7) Die in ein Stellwerk einbezogenen Weichen gelten, ohne Rücksicht auf ihre Entfernung, für bewacht, wenn das Stellwerk besetzt ist.

(8) Werden spitz zu befahrende, für gewöhnlich von den Signalen abhängige Weichen außer Abhängigkeit gesetzt, so sind die Züge durch Vorsichtsbefehl oder besondere Anweisung zu benachrichtigen. Muß in einem solchen Falle die Geschwindigkeit gemäß § 48 (10) ermäßigt werden, so ist dies in der Benachrichtigung auszusprechen.

§ 22. Grundstellung und Bedienung der Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale.

(1) Die Grundstellung für Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale ist die Stellung auf „Halt" (BO. § 50 [1]). Sie dürfen nur für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge und nur dann auf „Fahrt" gestellt werden, wenn die Vorbedingungen dafür erfüllt sind.

(2) Ausnahmen von (1) sind zulässig für Blockstellen ohne Weichen, die ihrer Eigenschaft als Zugfolgestellen entkleidet sind (BO. § 50 [1]). Werden in diesem Falle die Blocksignale und ihre Vorsignale nicht vollständig außer Betrieb gesetzt (SO. AB. [52] und [58]), so sind sie ständig auf Fahrt zu stellen, auch bei Dunkelheit zu beleuchten.

(3) Das Signal für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf nur durch den Fahrdienstleiter selbst oder in dessen ausdrücklichem, in jedem einzelnen Falle zu erteilenden Auftrage durch einen anderen Betriebsbeamten auf Fahrt gestellt oder freigegeben werden (BO. § 65 [1]).

(4) Der Auftrag, ein Ein- oder Ausfahrsignal auf Fahrt zu stellen (3), wird auf Bahnhöfen mit Stationsblockung durch Freigeben des Signal- oder Fahrstraßenhebels (vgl. indes § 31 [2]), auf anderen

Stationen mündlich, durch Telegraph, Fernsprecher oder Klingelwerk erteilt. Der Fahrdienstleiter hat sich über den Vollzug des Auftrags zu vergewissern, wenn es ihm nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist.

(5) Für Züge, die eine Station durchfahren sollen, darf das Einfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, wenn die Ausfahrt frei ist. Auf den mit Ausfahrsignalen ausgerüsteten Stationen ist das Ausfahrsignal v o r dem Einfahrsignal auf Fahrt zu stellen. Von diesen Bestimmungen kann abgesehen werden, wenn ein Ausfahrvorsignal vorhanden ist. Wegen des Verfahrens bei verhinderter Ausfahrt s. § 25 (6).

Für Züge, die Bedarfsaufenthalt haben, darf das Ausfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, wenn der Weiterfahrt nichts mehr entgegensteht.

(6) Ein für einen Zug auf Fahrt gestelltes Ein- oder Ausfahrsignal ist s o f o r t wieder auf Halt zurückzustellen, wenn ein Fahrhindernis bemerkt wird. Handelt es sich aber nicht um die Abwendung einer Gefahr, so darf eine einmal erteilte Einfahrerlaubnis durch Zurückstellen des Einfahrsignals auf Halt nur widerrufen werden, wenn ein d r i n g e n d e s Bedürfnis vorliegt und der Zug noch nicht am Vorsignal angekommen ist oder angekommen sein kann. Ebenso darf ein auf Fahrt gestelltes Ausfahrsignal nur im Falle dringenden Bedürfnisses auf Halt zurückgestellt werden, es sei denn, daß der Zug von der Zurücknahme benachrichtigt werden kann.

Wegen der Zurücknahme einer Fahrerlaubnis bei Stations- und Streckenblockung vgl. auch die besonderen Dienstanweisungen.

(7) Ist ein Zug — zutreffendenfalls mit der Schiebelokomotive — an einem Hauptsignal vorübergefahren, das in der Grundstellung Halt zeigen muß, so ist das Signal sofort wieder auf Halt zu stellen, wenn der Zug — gegebenenfalls auch die Schiebelokomotive — das Schlußsignal getragen hat. Es genügt, wenn e i n e der drei Kennzeichen des Zugschlusses wahrgenommen worden ist.

Der Fahrstraßen- oder Zustimmungshebel darf aber erst zurückgestellt werden, wenn der Zug entweder zum Stillstand gekommen ist oder alle durch den Hebel gesicherten Weichen durchfahren hat. Die Stelle, die der Zug in letzterem Falle überfahren haben muß, bevor die Fahrstraße entriegelt werden darf, wird für jeden Fahrweg von dem Vorstande der Betriebsinspektion festgesetzt.
Auf Bahnhöfen
und anderen Betriebsstellen
jedoch, wo Weichen,
Gleissperren, Drehbrücken usw. unmittelbar
durch den Signalhebel oder durch den Signaldrahtzug verriegelt werden, darf ein Ein- oder Ausfahr-
oder sonstiges Hauptsignal,
Wege-, Block- oder sonstiges Deckungssignal erst dann wieder auf Halt gestellt werden, wenn

a) der Zug mit Schlußsignal hinter dem Einfahrsignal am gewöhnlichen Halteplatz zum Stillstande gekommen ist, oder wenn
b) der Zug mit Schlußsignal alle in dieser Weise von dem Ein- oder Ausfahr-
oder sonstigen Hauptsignal,
Wege-, Block- oder sonstigen Deckungssignal abhängigen Weichen durchfahren hat. Die Stelle, die der Zugschluß in

diesem Falle erreicht haben muß, bevor das Signal auf Halt gestellt werden darf, wird von

dem Vorstand der Betriebsinspektion

für jede Fahrstraße bestimmt. Wegen des Verfahrens beim Fehlen des Schlußsignals s. § 30.

(8) Wenn Hauptsignale nicht auf Fahrt gestellt werden können, weil die Einrichtung versagt oder weil eine Fahrstraße benutzt werden muß, für die Signale nicht gestellt werden können oder dürfen, so ist der Zug mit Befehl A zur Fahrt zu beauftragen. In dem Befehle sind die Signale, an denen vorüber zu fahren ist, genau mit Buchstaben, Nummern oder nach der Oertlichkeit zu bezeichnen. Der Befehl darf nicht im voraus für mehrere Züge sondern nur für jeden einzelnen Zug erteilt werden und ist vom Fahrdienstleiter oder in seinem Auftrage von einem anderen Betriebsbeamten auszustellen.

Der Befehl, an einem auf Halt stehenden Einfahrsignal vorüberzufahren, darf erst ausgefolgt werden, nachdem der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist.

Die Befehle können dem Lokomotivführer ohne Mitwirkung des Zugführers ausgehändigt werden.

Auf Strecken mit dichter Zugfolge, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen und wo keine Züge mit fremden Zugpersonalen verkehren, kann auf Anordnung der Eisenbahndirektion von der Ausstellung des Befehls abgesehen und der Zug durch einen Beamten an den Signalen vorbeigeleitet werden.

§ 23. Prüfung der Fahrstraßen.

(1) Bevor ein Ein- oder Ausfahrsignal für einen Zug auf Fahrt gestellt und bevor der Auftrag zur Abfahrt eines Zuges (§ 24 [2]) erteilt wird, ist zu prüfen, ob die Fahrstraße frei ist (vgl. § 77 [5]) und ihre Weichen richtig stehen (BO. § 65 [2]).

Wenn Einfahrsignale fehlen, hat die Prüfung vor der bevorstehenden Einfahrt eines Zuges zu erfolgen. Steht der Einfahrt ein Hindernis entgegen, so ist der Zug durch Wärtersignale zum Halten zu bringen (BO. § 65 [3]).

(2) Die Prüfung nach (1) hat der Fahrdienstleiter persönlich vorzunehmen, soweit sie nicht von

dem Vorstand der Betriebsinspektion

für bestimmt abzugrenzende Bezirke anderen Beamten übertragen ist. Ueber das Ergebnis der Prüfung muß der für das Stellen des Signals verantwortliche Beamte unterrichtet sein (BO. § 65 [2]).

(3) Der nach § 22 (4) von dem Fahrdienstleiter zu erteilende Auftrag, ein Ein- oder Ausfahrsignal auf Fahrt zu stellen, enthält, ohne daß es besonders ausgesprochen werden müßte, für den Signal-(Stellwerk-)wärter die Bestätigung, daß die Prüfung vorgenommen ist, soweit sie dem Fahrdienstleiter selbst obliegt oder soweit die Meldung über die Prüfung durch Dritte an den Fahrdienstleiter zu richten ist (4). Ist die Prüfung in einem bestimmten Bezirke nach (2) dem Signal(Stellwerk-)wärter übertragen, so hat er sich selbst davon zu überzeugen, daß in seinem Bezirke die Fahrstraße frei ist und die Weichen richtig stehen, bevor er dem Auftrage nachkommt.

(4) Haben bei der Prüfung dritte Beamte mitzuwirken, so muß der Fahrdienstleiter, bevor er den Auftrag zum Stellen des Signals (§ 22 [4]) erteilt, deren Mitteilung abwarten, wenn sie an ihn zu

richten ist. Ist die Mitteilung aber unmittelbar an den Signal (Stellwerk-)wärter zu richten, so hat dieser sie abzuwarten, bevor er das Signal auf Fahrt stellt.

(5) Der Signalwärter hat auch dann, wenn ihm ein besonderer Bezirk nach (3) nicht zugewiesen ist, Umschau zu halten, ob kein Fahrhindernis vorliegt, bevor er ein Signal auf Fahrt stellt. Bemerkt er — innerhalb oder außerhalb seines Bezirks — ein Hindernis, so hat er das Signal in der Haltstellung zu belassen. Kann er das Hindernis nicht selbst beseitigen, so hat er den Fahrdienstleiter zu benachrichtigen.

(6) Von der Prüfung der Stellung darf bei den Weichen abgesehen werden, die mit dem Signal derart in Abhängigkeit gebracht sind, daß das Signal erst auf Fahrt gestellt werden kann, wenn die Weichen richtig stehen, und daß diese verschlossen sind, solange das Signal auf Fahrt steht (BO. § 65 [2]).

§ 24. Einlassen, Ablassen und Durchlassen der Züge.

(1) Die gleichzeitige Einfahrt oder Ein- und Ausfahrt mehrerer Züge darf nur gestattet werden, wenn ihre Fahrten getrennt voneinander verlaufen oder so gesichert sind, daß Gefährdungen nicht eintreten können.

Insbesondere darf bei Kreuzungen dem zweiten Zuge die Einfahrt erst gestattet werden, wenn der erste Zug den Ausfahrweg des zweiten geräumt und seine Geschwindigkeit so weit ermäßigt hat, daß mit Bestimmtheit zu erwarten ist, er werde zum Halten kommen, ohne den Einfahrweg des zweiten Zuges zu berühren. Von dem Vorstand der Betriebsinspektion kann angeordnet werden, daß die Einfahrt für den zweiten Zug erst freigegeben werden darf, wenn der erste Zug vollständig zum Halten gekommen ist.

Bei Durchführung des Militärfahrplans ist diese Vorschrift ausnahmslos auf allen eingleisigen Strecken zu befolgen.

Kreuzen sich die Fahrwege zweier Züge, so ist dahin zu wirken, daß die Zulassung der Fahrt des einen Zuges nicht das Stellen des anderen Zuges vor der Kreuzungsstelle nötig macht. Insbesondere ist bei Kreuzungen des Aus- und Einfahrweges die Freigabe der Ausfahrt zu vermeiden, wenn damit gerechnet werden muß, daß die Ausfahrt ein Stellen des einfahrenden Zuges am Einfahrsignal zur Folge haben würde.

(2) Kein Zug darf ohne Auftrag des zuständigen Beamten von einer Station abfahren (BO. § 65 [6]). Wo nichts anderes bestimmt ist, ist der Fahrdienstleiter zuständig. Hat ein anderer Beamter den Auftrag zu erteilen, so hat er sich zuvor zu vergewissern, daß der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt. Das Stellen des Ausfahrsignals auf Fahrt gilt als Zustimmung des Fahrdienstleiters.

(3) Kein zur Beförderung von Personen bestimmter Zug darf vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abfahren (BO. § 65 [7]).

Bei Durchführung des Militärfahrplans findet diese Bestimmung nur auf Lokalzüge Anwendung, sofern sie für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind

(4) Züge ohne Personenbeförderung dürfen, wenn nichts anderes bestimmt ist, bis zu 10 Minuten vor der fahrplanmäßigen Zeit abgelassen werden.

Nicht gestattet ist jedoch das vorzeitige Ablassen:

a) bei dem ersten Zuge einer Strecke mit unterbrochenem Dienste,
b) wenn dadurch andere Züge aufgehalten würden,

c) bei unsichtigem Wetter, wenn die Signale nicht deutlich erkennbar sind,
d) wenn angezeigt worden ist, daß am Fahrgleis des Zuges um fassendere Arbeiten vorgenommen werden,
e) wenn die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört ist,
f) wenn sich ein Kleinwagen auf der Strecke befindet und das Gleis noch nicht frei gemeldet ist.

(5) Züge, die zur Postbeförderung benutzt werden, dürfen nur nach Benehmen mit den Postbeamten vorzeitig abgelassen werden. Bei Durchführung des Militärfahrplans findet diese Bestimmung nur auf Lokalzüge Anwendung, sofern sie für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind.

(6) Für die Zeit der Abfahrt ist die Stationsuhr maßgebend (§ 9 [2] z).

(7) Bevor auf den Strecken, wo das Zugmeldeverfahren (§ 13 bis 16) anzuwenden ist, der Auftrag zur Abfahrt oder — durch Stellen der Signale — die Erlaubnis zur Durchfahrt erteilt wird, hat sich der Fahrdienstleiter neben der Erfüllung der Vorschriften in § 23 persönlich davon zu überzeugen,

a) daß die Rückmeldung des vorausgegangenen Zuges im Zugmeldebuch eingetragen ist — der Beamte darf sich in dieser Beziehung nie auf sein Gedächtnis verlassen —,
b) daß auf einer Zugmeldestelle der Zug selbst, wenn er anzubieten und anzunehmen war, von der vorliegenden Zugmeldestelle genau in der vorgeschriebenen Form (§ 14) angenommen ist, und
c) daß — bei eingleisigem Betriebe — der letzte, aus der Gegenrichtung angenommene Zug mit dem Schlußsignal eingetroffen ist.

(8) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, so darf ein Zug abgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der vorausgegangene Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleise nicht zu erwarten ist (BO. § 65 [10]). Die Züge sind durch Vorsichtsbefehl zu verständigen.

(9) Soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, hat der zuständige Beamte (2) den Auftrag zur Abfahrt dem Zugführer, und zwar in der Regel persönlich zu erteilen. Der Auftrag hat zu lauten:

„Abfahren!"

oder, wenn zwei oder mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen:

„Zug (Nummer) abfahren!"

(10) Kann der zuständige Beamte dem Zugführer den Auftrag zur Abfahrt nicht persönlich erteilen, so hat er ihn, wenn nicht von dem Vorstand der Betriebsinspektion anderes bestimmt oder die Benutzung des Ausfahrsignals (13) zugelassen ist, durch einen Betriebsbeamten zu übermitteln. Die Weisung an diesen muß in jedem einzelnen Falle entweder mündlich oder schriftlich, durch Telegraph oder Fernsprecher erteilt werden.

(11) Auf den mit Läutewerken versehenen Strecken darf der Auftrag zur Abfahrt oder die Erlaubnis zur Durchfahrt (7) erst erteilt werden, nachdem der Zug abgeläutet ist (§ 17 [3]).

(12) Wenn im Bezirke des den Auftrag zur Abfahrt erteilenden Beamten ein Ausfahrsignal vorhanden ist, darf der Auftrag erst erteilt werden, nachdem das Signal auf Fahrt gestellt ist.

(13) Zur Erteilung des Abfahrauftrages an den Zugführer darf das Stellen des Ausfahrsignals auf Fahrt nur mit Genehmigung des Vorstandes der Betriebsinspektion benutzt werden. Die Stationen und die Züge, für die dies zugelassen

wird, sind dem beteiligten Stations- und Zugpersonal bekanntzugeben.

§ 25. Außerfahrplanmäßiges Anhalten und Durchlassen von Zügen.

(1) Zum Verlegen von Ueberholungen und Kreuzungen und wenn es die Sicherheit erfordert, dürfen und müssen die Züge jeder Art auch auf Stationen angehalten werden, die fahrplanmäßig durchfahren werden sollen.

(2) Bei Eisenbahnunfällen, Bränden oder sonstiger gemeiner Gefahr dürfen alle Züge zum Aufnehmen oder Absetzen von Aerzten, Rettungsmannschaft, Feuerwehr oder bewaffneter Macht in den Stationen gestellt werden.

(3) Wegen des außerfahrplanmäßigen Anhaltens von Schnell- und Eilzügen bei Verspätungen s. § 32 (2).

(4) Abgesehen von den Fällen in (1), (2) und (3) dürfen auf Stationen, wo sie fahrplanmäßig nicht zu halten haben, Güterzüge nur mit Genehmigung
der Eisenbahndirektion, in Ausnahmefällen der Inspektionsvorstände, Personen- und Eilzüge nur mit Genehmigung der
Eisenbahndirektion
angehalten werden.

(5) Wenn ein Zug auf einer Station außerfahrplanmäßig angehalten werden soll, so ist er in der Regel durch eine rückliegende Haltstation mit Befehl A zu verständigen. Ist dies nicht möglich, so ist nach (6) zu verfahren
oder ist der Zug durch Wärtersignal zu stellen.

Wegen des Haltens auf Veranlassung des Zugpersonals s. § 52 (5).

(6) Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhofe, den er fahrplanmäßig durchfahren soll (vgl. auch [1] bis [4]), ein Hindernis entgegen, so darf ein Einfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen (BO. § 65 [4]) und für ihn innerhalb des Bahnhofs ein Haltsignal (Ausfahr- oder Wärtersignal) hergestellt ist. Hierauf ist der Zug in die Station einzulassen, um hier die Beseitigung des Hindernisses abzuwarten.

Von dem Stellen des Zuges vor dem Einfahrsignal kann abgesehen werden:

a) wenn ein Ausfahrsignal für die Fahrstraße des Zuges vorhanden und diese nicht nur bis zum Ausfahrsignal, sondern auch darüber hinaus bis zu der für jedes Signal festgesetzten Stelle frei ist,
b) wenn im Fahrplan ein Halten nach Bedarf vorgesehen ist,
c) wenn das Zugpersonal mit der Anweisung, den Zug ausnahmsweise anzuhalten (5), versehen (BO. § 65 [4]) und dies der Station, wo der Zug halten soll, telegraphisch mitgeteilt ist,
d) wenn dadurch das Halten schwerer Züge in Steigungen von 1 : 100 und darüber vermieden wird,
e) wenn ein Zug, dessen Fahrgeschwindigkeit 45 km nicht übersteigt, zur Ueberholung durch einen nachfolgenden Zug aus dem durchgehenden Hauptgleis abgelenkt werden soll und die Ablenkung durch ein Signal zuverlässig bekanntgegeben werden kann.

Die unter a bezeichnete Stelle ist je nach den örtlichen Verhältnissen und nach denselben Grundsätzen, wie sie für die Entfernung der Einfahrsignale vom Gefahrpunkt gelten, vom Vorstand der Betriebsinspektion festzusetzen. Dieser bestimmt auch, für welche Stationen die Bestimmungen zu d und e zutreffen.

(7) Eine fahrplanmäßige Haltstation darf nur von reinen Güterzügen und nur dann durchfahren werden, wenn Güter weder abzusetzen noch aufzunehmen sind. Eine Station, die einen solchen Zug durchfahren lassen will, hat dies der nächsten rückliegenden Haltstation des Zuges mitzuteilen. Diese Station hat dem Zuge durch Befehl A den Auftrag zum Durchfahren zu geben, wenn der Zug dort keine Güter abzusetzen hat (§ 52 [7]).

§ 26. Maßnahmen zur Sicherung der Reisenden.

(1) Die Stellen, die von Reisenden zu begehen sind, müssen freigehalten und bei Dunkelheit beleuchtet werden.

(2) Es ist darauf zu achten, daß sich die Reisenden in genügender Entfernung von den Gleisen halten und diese nur an den dazu bestimmten Stellen überschreiten.

(3) Solange Gleise von ein- und aussteigenden Reisenden überschritten werden müssen, sollen die Uebergangsstellen von Zügen oder Fahrzeugen nicht berührt werden. Dies ist namentlich auch beim Anfahren und Aufstellen von Zügen zu beachten, die annähernd zu gleicher Zeit ankommen.

a) Wenn daher von zwei Zügen der am Hauptbahnsteige anhaltende Zug zuerst einfährt, so sind die Züge so aufzustellen, daß die Personen des später einfahrenden, am Zwischenbahnsteige haltenden Zuges beim Aus- und Einsteigen hinter dem am Hauptbahnsteige stehenden Zuge das Gleis überschreiten.

b) Fährt dagegen der am Hauptbahnsteige haltende Zug später ein, so sind die Züge so aufzustellen, daß die Lokomotive des am Hauptbahnsteige anfahrenden Zuges nicht weiter vorfährt, als bis zur Lokomotive des anderen Zuges.

c) Die Stelle, an der zu halten ist, wird durch Haltsignal bezeichnet.

(4) Kann die Bestimmung in (3) nicht eingehalten werden, so müssen die Reisenden durch einen den Fahrzeugen vorausgehenden Mann, durch Wachen oder in anderer Weise vor dem Betreten der Gleise gewarnt und müssen die Bewegungen auf den von den Reisenden zu überschreitenden Gleisen langsam und vorsichtig ausgeführt werden.

(5) Ist zu erwarten, daß ein Zug eine Station durchfährt, während sein Fahrgleis von Reisenden eines anderen Zuges überschritten werden muß, so ist einer der beiden Züge zunächst vor dem Einfahrsignal oder durch Wärtersignal zu stellen und dann mit der nötigen Vorsicht einzulassen.

(6) Wegen der Maßnahmen zur Sicherung der Reisenden beim Einsteigen s. § 40.

§ 27. Verwendung von Schiebelokomotiven.

(1) Die Verwendung einer Schiebelokomotive (§ 55) ist vorzumelden (BO. § 67 [6]). Die Vormeldung geht an alle Zugfolgestellen, die von der Lokomotive berührt werden und, wenn die Lokomotive von der freien Strecke aus zurückfährt, an die nächste vorwärts liegende Zugmeldestelle. Das Vormelden an die Zugmeldestellen wird bei eingleisigem Betriebe mit dem Anbieten, bei zweigleisigem mit dem Abmelden verbunden. Die Blockstellen sind entweder zum Mitlesen der Telegramme aufzufordern oder anderweit zu benachrichtigen.

(2) Wenn die Lokomotive mit dem Zuge bis zu einer Zugmeldestelle fährt oder wenn ein für allemal festgesetzt ist, daß sie von der freien Strecke zurückfährt oder dem Zuge von einer Blockstelle

aus nachfolgt (§ 55 [10]), erhält die Meldung beim Anbieten, Annehmen und Abmelden hinter der Zugnummer den Zusatz:

„mit Schlz".

Hat aber eine Schiebelokomotive den Zug auf der freien Strecke zu verlassen, ohne daß es ein für allemal festgesetzt wäre, so erhalten diese Meldungen, je nachdem die Lokomotive zurückfährt oder folgt, hinter der Zugnummer den Zusatz:

„mit Schlz, die von (Ort, wo die Lokomotive) den Zug verläßt) { zurückfährt" / nachfolgt".

(3) Die Rückmeldung eines mit Schiebelokomotive eingetroffenen Zuges erhält hinter der Zugnummer den Zusatz:

„mit Schlz".

(4) Die Zusätze nach (2) und (3) sind im Zugmeldebuch unter den gewöhnlichen Vermerken in der folgenden Zeile beizufügen.

(5) Hat eine Schiebelokomotive einem Zuge, nachdem sie sich von ihm getrennt hat, von einer Blockstelle ab nachzufahren (§ 55 [10]), so darf die Blockstelle den Zug und die Schiebelokomotive erst zurückmelden, wenn die Schiebelokomotive — nach Eingang der Rückmeldung des vorausgefahrenen Zuges — weitergefahren ist.

(6) Hat die Schiebelokomotive von einem Punkte der freien Strecke zurückzufahren, so ist sie von der ersten von ihr auf der Rückfahrt erreichten Zugmeldestelle an die in der Fahrrichtung des Zuges vorwärts liegende, von der Lokomotive nicht berührte Zugmeldestelle zurückzumelden mit den Worten:

„Schlz. von Z (Nummer) hier".

Wegen der von einem Punkte der freien Strecke auf dem falschen Gleise einer zweigleisigen Bahn erfolgenden Rückfahrt einer Schiebelokomotive vgl. § 28 (4) u. (5).

(7) In dem in (6) erwähnten Falle haben die beiden benachbarten Zugmeldestellen an Telegraphen, Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Strecke gesperrt

(8) Die Vorschriften dieses Paragraphen gelten auch für Linien mit Streckenblockung. Soweit auf solchen Linien die vorgenannten Zugmeldungen für gewöhnlich nicht gemacht werden, sind die die Schiebelokomotiven betreffenden Meldungen neben der Blockbedienung durch Telegraph oder Fernsprecher zu machen.

(9) Auf Strecken, wo in der Regel alle Züge nachgeschoben werden, kann die

Eisenbahndirektion

für die Meldungen abweichende Bestimmungen treffen.

§ 28. Abweichung vom Rechtsfahren auf zweigleisiger Bahn.

(1) Wenn auf der freien Strecke einer zweigleisigen Bahn das eine Gleis unfahrbar wird oder wenn aus anderen zwingenden Gründen eines der beiden Gleise in der der gewöhnlichen, entgegengesetzten Richtung befahren werden muß, so wird von der Vorschrift in § 12 (1) abgewichen.

Dabei wird unterschieden, ob

„das falsche Gleis ausnahmsweise befahren"

oder ob

„zeitweise eingleisiger Betrieb"

eingerichtet wird.

A. Das falsche Gleis wird ausnahmsweise befahren.

(2) Die Zugmeldestelle, die einen oder mehrere Züge auf das falsche Gleis übergehen lassen muß, hat sich hierüber mit den beteiligten Zugmeldestellen zu verständigen. Ist die Verständigung erzielt, so werden die Züge so lange angeboten und angenommen, bis der regelmäßige Betrieb wieder aufgenommen ist.

Die das Gleis in der gewöhnlichen Richtung befahrenden Züge werden in der gewöhnlichen Form angeboten und angenommen.

Die Züge, die das falsche Gleis befahren sollen, werden angeboten durch die Frage:

„Wird Zug (Nummer) auf falschem Gleis angenommen?"
(Name des Fahrdienstleiters),

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) auf falschem Gleis ag?"
(Name des Fahrdienstleiters),

und angenommen durch die Antwort:

„Zug (Nummer) auf falschem Gleis ja"
(Name des Fahrdienstleiters).

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) auf falschem Gleis ja"
(Name des Fahrdienstleiters).

Die telegraphische Form der Meldungen darf nicht weiter gekürzt werden.

Die Meldungen sind in das Zugmeldebuch in der telegraphischen Form einzutragen.

Die Meldungen sind den zwischenliegenden Blockstellen bekanntzugeben.

(3) Züge, die das falsche Gleis ausnahmsweise befahren, dürfen einander nur im Abstande der Zug m e l d e stellen folgen. Sie sind daher von Zug m e l d e stelle zu Zug m e l d e stelle zurückzumelden.

(4) Der Auftrag, das falsche Gleis ausnahmsweise zu befahren, ist dem Zuge durch Befehl A zu erteilen. In dem Befehl ist auch die etwaige Kreuzung mit einem Gegenzuge vorzuschreiben.

Für Schiebelokomotiven, die von einem Punkte der freien Strecke auf dem falschen Gleise einer zweigleisigen Bahn zurückzukehren haben, kann nach Anordnung des
Vorstandes der Betriebsinspektion
von der Ausstellung des Befehls abgesehen werden.

Den Zügen der Gegenrichtung sind die Kreuzungen mit den auf dem falschen Gleise fahrenden Zügen durch Kreuzungsbefehl vorzuschreiben.

(5) Ausfahr-, Block- und Einfahrsignale gelten für die Fahrt auf dem falschen Gleise nicht. Die Ungültigkeit der Ausfahr- und Blocksignale ist in dem nach (4) auszustellenden Befehl A auszusprechen. Die Einfahrt erfolgt nach § 22 (8), nachdem der Zug vor dem Standorte des Einfahrsignals zum Halten gekommen ist (§ 49 [9]).

(6) Bevor das falsche Gleis befahren wird, sind womöglich die Schrankenwärter zu verständigen. Kann dies nicht geschehen, so ist der erste, das falsche Gleis befahrende Zug anzuweisen, so langsam zu fahren, daß die Schrankenwärter unterrichtet und die etwa am Gleise beschäftigten Arbeiter gewarnt werden können. Die das falsche Gleis ausnahmsweise befahrenden Züge haben Signal 15 b zu führen.

(7) Mit der Abfahrt eines das falsche Gleis ausnahmsweise befahrenden Zuges haben beide Zugmeldestellen am Telegraphen,

Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Strecke gesperrt

B. Zeitweise eingleisiger Betrieb.

(8) Die Anordnung, daß eine zweigleisige Strecke zeitweise eingleisig zu betreiben ist, wird von der Eisenbahndirektion getroffen.

Bei plötzlich eintretenden Betriebsstörungen ist der Vorstand der Betriebsinspektion hierzu berechtigt.

Dabei werden die näheren Vorschriften erlassen, insbesondere wird auch bestimmt, ob und inwieweit die Fahrsignale für die Fahrten in der falschen Richtung gültig sind. Das beteiligte Stations-, Zug- und Bahnbewachungspersonal ist rechtzeitig zu unterweisen.

(9) Die Vorschriften dieses Paragraphen gelten auch für die Linien mit Streckenblockung. (Zu vgl. auch die besonderen Dienstanweisungen.)

§ 29. Fahrten, die auf der freien Strecke endigen.

(1) Soll ein Zug nur einen Teil der Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und sodann — auf demselben Gleise — zurückkehren, so müssen

a) die beiden Zugmeldestellen über die Zeit der Abfahrt und der Rückkehr, die Stelle, wo die Hinfahrt endigt und — auf zweigleisiger Bahn — über das zu benutzende Gleis unterwiesen sein, oder sich untereinander verständigen,

b) die zu berührenden Blockstellen mit der Weisung benachrichtigt werden, die Fahrt nicht zurückzumelden,

c) die Schrankenwärter der zu befahrenden Teilstrecke — außer bei Hilfszügen (§ 70) — in Kenntnis gesetzt sein.

(2) Die Zugmeldestelle, von der aus der Zug die Teilfahrt antreten soll, hat, nachdem die Vorbedingungen (1) erfüllt sind, vor Abfahrt unter Beachtung der Vorschriften über die Zeit des Anbietens (§ 14 [2]) bei der nächsten Zugmeldestelle anzufragen:

„Wird Teilfahrt (Nummer) angenommen?"
(Name des Fahrdienstleiters).

in telegraphischer Abkürzung:

„Teilfahrt (Nummer) ag?"
(Name des Fahrdienstleiters).

Die angerufene Stelle antwortet, wenn sie mit dem Ablassen einverstanden ist:

„Teilfahrt (Nummer) ja"
(Name des Fahrdienstleiters),

(wird telegraphisch nicht abgekürzt).

Hat der Zug auf zweigleisiger Bahn das falsche Gleis zu befahren, so haben die Meldungen zu lauten:

„Wird Teilfahrt (Nummer) auf falschem Gleis angenommen?"
(Name des Fahrdienstleiters),

in telegraphischer Abkürzung:

„Teilfahrt (Nummer) auf falschem Gleis ag?"
(Name des Fahrdienstleiters)

und:

„Teilfahrt (Nummer) auf falschem Gleis ja"
(Name des Fahrdienstleiters)

(wird telegraphisch nicht abgekürzt).

Die telegraphische Form der Meldungen darf nicht weiter gekürzt werden.

Die Meldungen sind in das Zugmeldebuch in der telegraphischen Form einzutragen.

(3) Abgelautet dürfen die Züge nur dann werden, wenn für die Teilstrecken besondere Läuteeinrichtungen vorhanden sind.

(4) Wegen der Ungültigkeit der Signale bei der Fahrt in der falschen Richtung einer zweigleisigen Bahn vgl. § 28 (5).

(5) Mit der Abfahrt des Zuges haben beide Zugmeldestellen am Telegraphen, Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Strecke gesperrt

(6) Die Rückkunft des Zuges nach der ersten Zugmeldestelle ist von dieser der anderen Zugmeldestelle und den von dem Zuge berührten Blockstellen zu melden.

(7) Für Fahrten nach Gleisanschlüssen auf der freien Strecke werden die erforderlichen ergänzenden Bestimmungen von der Eisenbahndirektion erlassen. Unter besonderen Verhältnissen kann diese für solche Fahrten erleichternde Abweichungen zulassen.

(8) Die vorstehenden Bestimmungen sind auf Linien mit Streckenblockung sinngemäß anzuwenden. (Zu vgl. auch die besonderen Dienstanweisungen.)

§ 30. Fehlen des Schlußsignals.

(1) Ist ein Zug ohne das Schlußsignal an einem Block- oder Einfahrsignal vorübergefahren, so darf das Signal nicht auf Halt gestellt (§ 22 [7]), auch darf der Zug nicht zurückgemeldet werden. Es muß zunächst angenommen werden, daß eine Zugtrennung stattgefunden hat.

(2) Wird das Fehlen des Schlußsignals auf einer Blockstelle wahrgenommen, so gibt diese durch Telegraph oder Fernsprecher an die vorwärts liegende Zugmeldestelle die Mitteilung:

„Zug (Nummer) ohne Schluß hier durch, darf ein Zug nachfolgen?"

(3) Wird das Fehlen des Schlußsignals auf einer Zugmeldestelle wahrgenommen, oder erhält eine Zugmeldestelle die Mitteilung nach (2), so hat der Fahrdienstleiter zu untersuchen, ob es sich wirklich um eine Zugtrennung handelt. Hat nur das Schlußsignal gefehlt, so ist der Zug damit auszurüsten.

Hat der Zug auf der Zugmeldestelle nicht anzuhalten oder nicht angehalten werden können, oder ist das Fehlen des Signals erst bei der Ausfahrt bemerkt worden, so ist die nächste Zugmeldestelle zu benachrichtigen.

(4) Ist der Zug mit dem Schlußsignal ausgerüstet worden oder ist der abgerissene Zugteil eingebracht, so ist im Falle zu (2) die Meldung der Blockstelle zu beantworten durch:

„Ja, Zug kann nachfolgen".

Die unterlassene Rückmeldung (1) ist nachzuholen.

(5) Die vorstehenden Bestimmungen sind auf Linien mit Streckenblockung sinngemäß anzuwenden. (Zu vgl. auch die besonderen Dientanweisungen.)

§ 31. Abweichung von der Bahnhoffahrordnung.

(1) Von der Bahnhoffahrordnung (§ 12 [3]) darf nur in Ausnahmefällen unter Verantwortlichkeit des Fahrdienstleiters abge-

wichen werden (BO. § 53 [3]). Von einer solchen Abweichung ist das beteiligte Stationspersonal unter Angabe des Zuges und der nunmehr einzuhaltenden Fahrstraße schriftlich, telegraphisch oder durch Fernsprecher zu verständigen. Wenn durch unmittelbare Beaufsichtigung der Weichen- und Signalbedienung Mißverständnisse sicher verhütet werden können, kann die Verständigung auch mündlich erfolgen.

(2) Wenn der Auftrag, ein Signal für eine von der Bahnhoffahrordnung abweichende Fahrstraße auf Fahrt zu stellen, durch Freigeben des Signal- oder Fahrstraßenhebels erteilt wird (§ 22 [4]), darf der Signalwärter dem Auftrage nur dann nachkommen, wenn er zuvor von der Abweichung nach (1) unterrichtet worden ist. Andernfalls hat er bei dem Fahrdienstleiter anzufragen, ob das Freigeben des Hebels nicht auf einem Irrtum beruht.

Ebenso ist zu verfahren, wenn die Absicht, einen Zug abweichend von der Bahnhoffahrordnung ein- oder ausfahren zu lassen, angekündigt worden ist, trotzdem aber der Hebel für die nach der Bahnhoffahrordnung einzuhaltende oder eine andere Fahrstraße freigegeben wird.

(3) Wenn die in der Regel einzuhaltende Geschwindigkeit in der angeordneten Fahrstraße nicht angewendet werden darf, ist der Zug davon zu benachrichtigen. Kann dies nicht durch ein Signal geschehen oder ist zu befürchten, daß die Erkennbarkeit des Signals durch die Witterung beeinträchtigt würde, so ist der Zug von der letzten rückliegenden Haltstation mit Vorsichtsbefehl verständigen zu lassen. Sollte dies nicht mehr möglich sein, oder muß der Zug statt in ein durchgehendes in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis eingelassen werden, das nicht in seiner ganzen Ausdehnung frei ist, so ist er zunächst vor dem Einfahrsignal

oder durch Wärtersignal

zu stellen.

§ 32. Abwarten von Anschlüssen. Postabfertigung. Verspätungen.

(1) Wie lange die zur Personenbeförderung dienenden Züge auf Anschlußzüge und Dampfschiffe zu warten haben und in welchen Fällen verspätete Anschlußzüge nachzuführen sind, ist in den Vorschriften über die Wartezeiten festgesetzt.

(2) In diesen Vorschriften ist auch bestimmt, wenn Schnell- und Eilzüge ausnahmsweise halten sollen, um bei Zugverspätungen Reisende aufzunehmen oder abzusetzen, und wie zu verfahren ist, wenn Kurswagen den Anschluß nicht erreichen.

(3) Durch die Postabfertigung darf der fahrplanmäßige Aufenthalt der zur Personenbeförderung dienenden Züge nicht überschritten werden, soweit nicht Ausnahmen von der

Eisenbahndirektion

zugelassen sind. Auf Kleinbahnzüge und Postfuhrwerke darf nur gewartet werden, wenn dies besonders angeordnet ist.

(4) Durch die Lösung der Fahrkarten oder die Behandlung des Gepäcks darf beim Uebergange der Reisenden von einem verspäteten Anschlußzuge kein vermehrter Aufenthalt veranlaßt werden. Den Reisenden ist in solchem Falle zu gestatten, auf der nächsten Haltstation mit genügendem Aufenthalte die Fahrkarten nachzulösen und das Gepäck nachbehandeln zu lassen.

(5) Der Aufenthalt verspäteter Züge auf den Stationen ist nach Möglichkeit abzukürzen. Der Aufenthalt verspäteter Personenzüge muß, selbst ohne Rücksicht auf den Postdienst und die Verpflegung der Reisenden gekürzt werden. Die Dauer des abgekürzten

Aufenthalts ist von dem Aufsichtsbeamten so früh wie möglich den Postbeamten und sogleich nach Ankunft des Zuges dem Zugführer und den Schaffnern mitzuteilen. Wegen des Ausrufens s. § 52 (2).

(6) Die für Verpflegung und Tränkung vorgesehenen Aufenthalte der Militärzüge dürfen bei Verspätungen bis auf 45 Minuten für die volle Verpflegung und 15 Minuten für die Tränkung gekürzt werden. Eine weitere Kürzung ist außer bei Gefahr im Verzug nur mit Zustimmung des Transportführers zulässig.

§ 33. Meldung der Zugverspätungen.

(1) Abgesehen von den in (9) erwähnten Fällen ist, soweit keine abweichenden Anordnungen getroffen sind, jede Verspätung eines Zuges von mehr als 10 Minuten von der Zugmeldestelle, wo sie erstmals eintritt, allen Stationen bis zur nächsten Anschlußstation und, soweit erforderlich, auch der Lokomotivwechselstation in der Form:

„Z (Nummer) später . . . Min."

durch Telegraph oder Fernsprecher zu melden. Die letzte Station, die diese Meldung erhält, hat sie in gleicher Weise fortzusetzen, wenn die Verspätung zur Zeit der fahrplanmäßigen Abfahrt nicht unter 10 Minuten herabgegangen ist.

(2) Die nach (1) zur Ab- oder Weitergabe verpflichteten Stationen haben die Verspätungsmeldung frühzeitig, spätestens aber dann zu erstatten, wenn die Abfahrzeit um mehr als 10 Minuten überschritten ist. Kann zu diesem Zeitpunkte die Dauer der Verspätung auch nicht annähernd geschätzt werden, so ist der unter (1) vorgeschriebenen eine vorläufige Meldung in der Form:

„Z (Nummer) mehr als . . . Min. später"

vorauszuschicken.

(3) Auf eingleisig betriebener Bahn sind die Verspätungen von Zügen, die den Lauf von Sonderzügen der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften, der Schnell- und Eilzüge beeinflussen können, ohne Rücksicht auf ihre Dauer den beteiligten Stationen zu melden. Wegen der Meldung von Verspätungen der von Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften benutzten Züge vgl. die besonderen Bestimmungen.

(4) Wenn die gemeldete Verspätung eines Personenzugs um mehr als 10 Minuten, die eines Schnell- oder Eilzugs um mehr als 5 Minuten zu- oder abnimmt, ist dies von der Zugmeldestelle, wo die Aenderung eintritt, den folgenden von der Verspätung nach (1) bereits benachrichtigten Stationen zu melden.

(5) Wenn Verspätungen sich auf anschließende Züge übertragen, sind von der Anschlußstation auch die Stationen der Anschlußbahn über die voraussichtliche Verspätung zu verständigen.

(6) Verspätungen der Schnell- und Eilzüge von mehr als 30 Minuten und der Personenzüge von mehr als 60 Minuten sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, von der ersten Anschlußstation, der sie bekannt werden, alsbald in der Form zu (1) oder (2) an alle folgenden Anschlußstationen und an die Zugendstationen zu melden. Hat eine solche Verspätung zur Zeit der fahrplanmäßigen Abfahrt des Zuges auf einer Anschlußstation um mehr als 10 Minuten zu- oder abgenommen, oder ist sie zu dieser Zeit unter die Maße von 30 oder 60 Minuten zurückgegangen, so hat die Anschlußstation dies den folgenden Anschlußstationen und der Endstation mitzuteilen.

Für Schnellzüge, die besonders große Strecken durchlaufen, und für internationale Schnellzüge werden von der Eisenbahndirektion besondere Bestimmungen getroffen.

(7) Von einer 2 Stunden und mehr betragenden Verspätung eines Militärzugs ist auch der Bahnbevollmächtigte und die Linienkommandantur durch die Zugmeldestelle zu benachrichtigen, wo diese Verspätung eintritt oder zuerst vorausgesehen werden kann. Wegen der Meldung der Verspätungen der Militärzüge vgl. MTrO. §§ 19 (3) und 48.

(8) Eine Station, die im Falle der Verspätung eines Zuges besondere Anordnungen treffen muß, hat sich, ohne eine Verspätungsmeldung abzuwarten, rechtzeitig telegraphisch oder durch Fernsprecher nach dem Laufe des Zuges zu erkundigen.

(9) Die Verspätungen von Zügen ohne Personenbeförderung werden, soweit nichts anderes bestimmt ist oder es sich nicht um Meldungen nach (7) handelt, nicht gemeldet, wenn die Verspätung keinen Einfluß hat auf den Lauf anderer Züge, auf die Weiterverwendung der Lokomotive oder des Zugpersonals.

(10) Von der Verspätung von Zügen, die den Lauf eines anderen Zuges beeinflussen können, ist der Zugführer dieses Zuges und, wenn Lokomotivwechsel oder Anschlüsse in Betracht kommen, auch der Lokomotivführer zu benachrichtigen.

(11) Von der Verspätung von Zügen und der dadurch etwa veranlaßten Aenderung in der Reihenfolge ist das beteiligte Stationspersonal zu benachrichtigen. Auch ist, soweit erforderlich, den Post- und Zollstellen davon Kenntnis zu geben.

(12) Verspätungen der Züge mit Personenbeförderung von 15 Minuten und mehr sind den Schalterbeamten mitzuteilen und durch Anschrift an der dafür bestimmten Stelle folgendermaßen bekannt zu machen:

„Der von . . . . . fahrplanmäßig um . . . . . Uhr . . . . Min. eintreffende Zug wird voraussichtlich . . . . . Minuten später ankommen.“

Anzuschreiben ist die Verspätung, die beim Eintreffen des Zuges voraussichtlich noch vorhanden sein wird. Die Anschriften sind gleich nach dem Eintreffen des Zuges zu löschen.

(13) Störungen, die den Lauf der Züge außergewöhnlich verzögern oder dazu nötigen, den Betrieb ganz oder teilweise einzustellen, sind außer an die Stellen, denen die gewöhnlichen Verspätungsmeldungen zugehen, an alle die Stellen zu melden, die bei der Regelung des Dienstes mitzuwirken haben. Wegen der Meldungen bei Betriebsstörungen im Mobilmachungsfall vgl. MTrO. §§ 19 (3) u. 48.

§ 34. Verlegen von Zugkreuzungen.

(1) Eine fahrplanmäßige Kreuzung ist zu verlegen, wenn dadurch verhindert werden kann, daß eine Verspätung sich auf einen entgegenkommenden Zug überträgt, ohne daß der verspätete Zug selbst eine weitere erhebliche Verspätung erlitte.

Bei der Erwägung, ob eine Kreuzung verlegt werden soll, ist der Rang der Züge (§ 5 [7]) zu beachten. Bei gleichwertigen Zügen sind die Anschlußverhältnisse maßgebend.

(2) Zur Verlegung einer Kreuzung durch das Wechseln der in (5) vorgeschriebenen Telegramme darf auch bei Störung des Telegraphen der Fernsprecher nicht verwendet werden. Kreuzungen dürfen daher

Wegen der Benutzung des Fernsprechers zur Verlegung einer Kreuzung vgl. § 10 (2) und 19 (1).

überhaupt nur verlegt werden, wenn der Telegraph fehlerfrei arbeitet.

Wegen der Benutzung des Fernsprechers zu Erkundigungen und Aufklärungen in besonderen Fällen s. § 13 (5).

(3) Die Verpflichtung, über die Verlegung einer Kreuzung zu befinden, liegt der Station ob, wo die Kreuzung nach dem Fahrplane stattfinden müßte.

Muß ein auf einer Station einer eingleisigen Bahn beginnender Zug mit einem Zuge kreuzen, der nach dem Fahrplane vor der Abfahrt des ersteren auf dessen Anfangsstation ankommen soll, so hat die Anfangsstation über die Kreuzung zu befinden.

Müssen Züge, die von einer zweigleisigen nach einer eingleisigen Bahn oder umgekehrt übergehen und die einander fahrplanmäßig auf der zweigleisigen Strecke begegnen sollen, auf der eingleisigen Strecke kreuzen, so hat die Uebergangsstation die Kreuzung anzuordnen.

(4) Die zur Verlegung oder Anordnung einer Kreuzung verpflichtete Station hat sich, sobald ihr die Verspätung eines Zuges bekannt geworden ist, die Anlaß geben kann, eine Kreuzung zu verlegen, telegraphisch oder durch Fernsprecher nach dem Laufe des Gegenzugs zu erkundigen. Kann der Gegenzug noch die nächste oder eine weiter gelegene, zum Kreuzen geeignete Station erreichen, ohne den verspäteten Zug ungebührlich aufzuhalten, so hat die fahrplanmäßige Kreuzungsstation (Anfangsstation, Uebergangsstation) die Verlegung der Kreuzung nach der in Aussicht zu nehmenden Station nach (5) oder (6) zu beantragen.

(5) Wird beabsichtigt, eine Kreuzung auf die der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation nächstgelegene, zum Kreuzen geeignete Station zu verlegen, so ist an diese die Anfrage zu richten:

„Kann Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) in (Station, wohin die Kreuzung verlegt werden soll) stattfinden?"

(Name des Fahrdienstleiters.)

Hat die befragte Station nichts einzuwenden, so erklärt sie ihr Einverständnis durch die Antwort:

„Mit Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) in (eigene Station) einverstanden."

(Name des Fahrdienstleiters.)

Hierauf ordnet die fahrplanmäßige Kreuzungsstation die Verlegung an durch das Telegramm:

„Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) ist nach (neue Kreuzungsstation, voll ausgeschrieben) verlegt."

(Name des Fahrdienstleiters.)

Mit der Abnahme dieses Telegramms durch die neue Kreuzungsstation gilt die Kreuzung als verlegt. Das Telegramm geht auch an alle zwischen den beiden Stationen gelegenen Zugfolgestellen. An die letzteren kann es durch Fernsprecher gegeben werden.

Kann die befragte Station die Kreuzung nicht annehmen, so lehnt sie sie ab durch die Antwort:

„Nein. Kreuzung in (eigene Station) nicht möglich."

(Name des Fahrdienstleiters.)

Die Telegramme dürfen nicht weiter gekürzt werden.

In die Zugmeldebücher ist nur das die Verlegung endgültig anordnende Telegramm einzutragen.

(6) Wird beabsichtigt, eine Kreuzung auf eine entferntere Station zu verlegen, so sind gleichzeitig mit der für die Verlegung in Aussicht genommenen Station die zwischen dieser und der verlegenden Station gelegenen, zum Kreuzen geeigneten Stationen anzurufen.

Die Anfrage ist zu stellen wie in (5). Kann die befragte Station die Kreuzung annehmen, so wird auch im übrigen nach (5) verfahren. Das die Verlegung anordnende Telegramm geht außer an die mitangerufenen Stationen auch an alle übrigen zwischen der fahrplanmäßigen und der neuen Kreuzungsstation gelegenen Zugfolgestellen. An die letzteren kann es durch Fernsprecher gegeben werden.

Kann die befragte Station die Kreuzung nicht annehmen, so gibt sie an die fahrplanmäßige Kreuzungsstation und die zwischenliegenden, mitangerufenen Stationen das in (5) für die Ablehnung vorgeschriebene Telegramm.

Hierauf hat die der ablehnenden Station nächstliegende Station ohne weitere Aufforderung zu erklären, ob sie ihrerseits die Kreuzung annehmen kann oder nicht, indem sie an die fahrplanmäßige Kreuzungsstation und die dazwischenliegenden, mitangerufenen Stationen je nach der Sachlage das Telegramm gibt:

„Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) kann in (eigene Station) erfolgen."

(Name des Fahrdienstleiters.)

oder

„Kreuzung auch in (eigene Station) nicht möglich."

(Name des Fahrdienstleiters.)

Wurde die Kreuzung durch das letztere Telegramm abgelehnt, so hat die folgende Station in derselben Weise zu erklären, ob sie die Kreuzung annehmen kann oder nicht. Das Verfahren ist in der Richtung gegen die fahrplanmäßige Kreuzungsstation fortzusetzen, bis eine der Stationen die Kreuzung angenommen oder auch die letzte sie abgelehnt hat.

Ist die Kreuzung von einer der Stationen angenommen worden, so ordnet die fahrplanmäßige Kreuzungsstation die Verlegung nach (5) an.

Die Telegramme dürfen nicht weiter gekürzt werden.

In die Zugmeldebücher ist nur das die Verlegung anordnende Telegramm einzutragen.

(7) Die neue Kreuzungsstation hat den Zug, der vor der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation zu kreuzen hat, von der Verlegung durch Kreuzungsbefehl zu verständigen. Hat der verspätete Zug auf der neuen Kreuzungsstation fahrplanmäßig nicht anzuhalten, so ist er zur Entgegennahme des Befehls zu stellen (§ 25 [6]).

(8) Der Zug, der, ohne den Gegenzug abzuwarten, weiterfahren soll, hat die fahrplanmäßige Kreuzungsstation durch Kreuzungsbefehl zu verständigen. Hat der Zug hier fahrplanmäßig nicht anzuhalten, so ist er zur Entgegennahme des Befehls zu stellen (§ 25 [6]).

(9) Wenn die vereinbarte Kreuzungsverlegung nicht eingehalten werden kann, hat die Station, wohin die Kreuzung verlegt wurde, diese nochmals nach einer weiter vorwärts oder rückwärts gelegenen Station nach dem gleichen Verfahren zu verlegen.

(10) Durch die über das Verlegen einer Kreuzung gewechselten Telegramme wird das regelmäßige Zugmeldeverfahren nicht ersetzt.

(11) Wird ein Zug, der nach dem Fahrplan oder nach besonderer Ankündigung fahren soll, nicht gefahren und fällt infolge hiervon

eine Kreuzung aus, so ist der Gegenzug von der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation durch Kreuzungsbefehl, dessen Vordruck entsprechend abzuändern ist, zu benachrichtigen.

(12) Vom Verlegen oder Ausfallen einer Kreuzung sind das beteiligte Stationspersonal und, wo Streckenfernsprecher vorhanden, auch die Schrankenwärter zu verständigen.

§ 35. Verlegen von Ueberholungen.

(1) Bei der Beurteilung der Frage, ob eine fahrplanmäßige Ueberholung zu verlegen ist, sind die gleichen Erwägungen maßgebend wie bei der Verlegung einer Kreuzung (§ 34 [1]).

(2) Zur Verlegung einer Ueberholung kann der Fernsprecher benutzt werden.

(3) Das Verfahren ist verschieden, je nachdem der zu überholende oder der überholende Zug verspätet ist, je nachdem also die Ueberholung vor oder hinter der fahrplanmäßigen Ueberholungsstation zu erfolgen hat.

(4) Ist der zu überholende Zug so verspätet, daß er die fahrplanmäßige Ueberholungs- oder die Endstation nicht erreichen kann, ohne dem nachfolgenden Zuge eine störende Verspätung zu verursachen, so hat die zum Ueberholen geeignete Station, von der ab eine Störung des nachfolgenden Zuges zu befürchten ist, den verspäteten Zug zum Zwecke der Ueberholung, wie in § 25 (6) bestimmt, zurückzuhalten und, wenn nichts anderes angeordnet ist, die Zugfolgestellen bis zur fahrplanmäßigen Ueberholungsstation in folgender Form zu verständigen:

„Z (Nummer) überholt Z (Nummer) in (eigene Station)."
(Name des Fahrdienstleiters.)

(5) Ist der überholende Zug so verspätet, daß der zu überholende Zug bei Einhaltung der Ueberholung eine störende Verspätung erhalten würde, so ist folgendermaßen zu verfahren:

a) Die fahrplanmäßige Ueberholungsstation bietet der nächsten, zum Ueberholen geeigneten Station die Ueberholung an in der Form:

„Z (Nummer des überholenden Zuges) verspätet,
kann Z (Nummer) vorfahren?"
(Name des Fahrdienstleiters.)

Steht dem kein Hindernis entgegen, so antwortet die befragte Station:

„Ja, Z (Nummer) kann vorfahren."
(Name des Fahrdienstleiters.)

Mit der Abnahme dieser Meldung gilt die Ueberholung als verlegt.

Liegen zwischen der verlegenden Station und der annehmenden Ueberholungsstation noch andere Zugfolgestellen, so sind diese von der verlegenden Station zu benachrichtigen in der Form:

„Z (Nummer) fährt dem Z (Nummer) vor."
(Name des Fahrdienstleiters.)

In die Zugmeldebücher sind nur die beiden letzten Telegramme einzutragen.

b) Ist die Verspätung des überholenden Zuges so groß, daß der zu überholende Zug noch eine weiter vorwärts gelegene Station erreichen kann, so hat die annehmende Station die Ueberholung in gleicher Weise der nächsten, zum Ueberholen geeigneten Station anzutragen und so fort.

c) Kann eine Station eine Ueberholung nicht annehmen, diese auch nicht auf eine folgende Station verlegen, so antwortet sie: „Nein, Z (Nummer) dort lassen."
(Name des Fahrdienstleiters.)

(6) Durch Verfügung des
Vorstandes der Betriebsinspektion
kann einer Station die Befugnis erteilt werden, Ueberholungen auch über die nächste zum Ueberholen geeignete Station hinaus zu verlegen.

In einem solchen Falle ist sinngemäß nach (5) zu verfahren.

(7) Durch die über das Verlegen einer Ueberholung gewechselten Meldungen wird das regelmäßige Zugmeldeverfahren nicht ersetzt.

(8) Vom Verlegen einer Ueberholung ist das beteiligte Stationspersonal zu verständigen.

---

3. Abschnitt.

Zugbeförderung.

§ 36. Zugpersonal.

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal (BO. § 63 [1]). Der Führer eines Triebwagens gilt als Lokomotivführer im Sinne der Fahrdienstvorschriften. Zum Zugbegleitpersonal gehören Zugführer, Packmeister, Schaffner, Wagenwärter, Bremser usw.

(2) Dampflokomotiven müssen während der Fahrt mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein.

Ausnahmen, die nur dann zulässig sind, wenn Einrichtung getroffen ist, daß ein Zugbegleitbeamter während der Fahrt leicht zum Führerstande gelangen kann und zu denen die Genehmigung
der Landesaufsichtsbehörde
und des Reichs-Eisenbahn-Amtes
erforderlich ist, werden von der
Eisenbahndirektion
bekannt gegeben.

Die Besetzung von anderen Lokomotiven und von Triebwagen wird besonders bestimmt (BO. § 63 [2]).

(3) Die Züge, mit Ausnahme von Revisionszügen und einzeln fahrenden Lokomotiven, sind mit mindestens einem begleitenden Beamten zu besetzen (BO. § 63 [3]).

(4) Das Zugpersonal untersteht während der Fahrt dem Zugführer (BO. § 63 [4]). Ihm unterstehen während der Fahrt auch solche Zugbegleitbeamte, die mit dem Zuge zur Uebernahme oder nach Ableistung des Dienstes bei einem anderen Zuge befördert werden. Während des Aufenthalts auf den Stationen untersteht das Zugpersonal dem Vorsteher und Aufsichtsbeamten.

Bei einzeln fahrenden Lokomotiven gilt der Lokomotivführer als Zugführer (BO. § 63 [7]).

Dasselbe gilt für Revisionszüge ohne zugführenden Beamten. Fahren mehrere Lokomotiven vereinigt, so übernimmt der Führer der ersten Lokomotive die Obliegenheiten des Zugführers, der Heizer der letzten Lokomotive die Obliegenheiten des Schlußbremsers.

(5) Der Zugführer hat sich auf der Ausgangs- und auf der Endstation beim Aufsichtsbeamten zu melden. Auf Unterwegsstationen

hat er dem Aufsichtsbeamten zur Empfangnahme von Weisungen entgegenzugehen, wenn nicht von der
Eisenbahndirektion
Ausnahmen zugelassen sind.

(6) Der Zugführer hat sich beim Antritte des Dienstes davon zu überzeugen, daß das Zugpersonal zur Stelle und vollkommen dienstfähig ist und, wenn dies nicht der Fall, dem Aufsichtsbeamten Anzeige zu machen.

(7) Jeder zu- und abgehende Packmeister, Schaffner, Wagenwärter und Bremser hat sich beim Zugführer an- und abzumelden.

(8) Während der Dauer des Dienstes, also auch während des Aufenthalts auf den Stationen, darf das Personal den Zug nur mit Erlaubnis des Aufsichtsbeamten und mit Vorwissen des Zugführers verlassen. Auf der Lokomotive muß jedoch der Führer oder Heizer und beim Zuge mindestens der Zugführer oder ein Schaffner oder Bremser zurückbleiben.

§ 37. Streckenkenntnis des Lokomotivführers und des Zugführers.

(1) Der Lokomotivführer muß die zu befahrende Strecke kennen. Als streckenkundig gilt ein Führer, wenn er die von der
Eisenbahndirektion
vorzuschreibenden Bedingungen erfüllt und schriftlich erklärt hat, daß er die Strecke kenne.

Die Streckenkenntnis gilt als verloren, wenn ein Lokomotivführer eine Strecke länger als 15 Monate nicht befahren hat oder wenn während einer kürzeren Unterbrechung der Fahrten belangreichere Aenderungen an der Strecke stattgefunden haben.

(2) Soll ausnahmsweise ein mit der Strecke nicht bekannter Führer fahren, so muß ein streckenkundiger Begleiter — bei Zügen mit Vorspann für die vordere Lokomotive — beigegeben werden.

Wegen der Beigabe streckenkundiger Begleiter für die im Mobilmachungsfall an andere Verwaltungen abzugebenden Lokomotiven ergeht besondere Weisung.

(3) Wird ein Lokomotivbeamter beauftragt, als Führer auf einer Strecke zu fahren, die er nicht kennt, so hat er dies dem nächsten Vorgesetzten zu melden.

(4) Der Zugführer muß, bevor er auf einer Strecke selbständig fährt, in jeder Richtung bei Tag und bei Nacht mindestens eine Belehrungsfahrt unter der Leitung eines streckenkundigen Zugführers gemacht haben.

§ 38. Schriftliche Befehle.

(1) Schriftliche Weisungen an die Züge werden in der Regel durch

Befehl A (Allgemeiner Befehl, Anlage 3),*)
Vorsichtsbefehl (Anlage 4),*)
Kreuzungsbefehl (Anlage 5),*)
Signalbefehl (Anlage 6),*)

erteilt. Einer schriftlichen Weisung ist jedoch auch dann Folge zu leisten, wenn sie ohne Verwendung der Befehlmuster ausgestellt ist.

(2) Soweit nichts anderes bestimmt ist, erhält der Zugführer den Befehl von der ausstellenden Station. Er bescheinigt den Empfang auf dem der Station verbleibenden Abschnitte, übergibt dem Lokomotivführer oder, wenn es sich um die Signalisierung

*) Die Anlage ist fortgelassen.

eines nachfolgenden Zuges handelt, dem Wagenwärter oder Schlußbremser den für sie bestimmten Abschnitt, verständigt, soweit erforderlich, das Zugbegleitpersonal mündlich und vermerkt den Befehl im Fahrberichte.

Wechselt das Personal, so hat der Zugführer dafür zu sorgen, daß der Befehl an das neue Personal weitergegeben wird.

(3) Die Befehle sind nach Beendigung der Fahrt dem Fahrberichte beizufügen.

§ 39. Schmieren, Beleuchten und Heizen der Züge, Versorgen mit Wasser.

(1) Die Wagen sind nach den Vorschriften in Anlage 9*) zu schmieren.

(2) Die Nachtsignale sind, wenn nichts anderes bestimmt ist, auf der Station anzubringen, wo der Zug zuletzt vor dem Eintritte der Dämmerung hält, und dort durch die Tagsignale zu ersetzen, wo der Zug erstmals hält, nachdem es vollständig hell geworden (vgl. SO. AB. [6]).

Die Strecken, wo wegen des Vorhandenseins von Tunneln Nachtsignale auch am Tage zu führen sind (SO. AB. [68]), werden von der Eisenbahndirektion bestimmt. Verantwortlich dafür, daß die Nachtsignale unterwegs rechtzeitig angebracht werden, ist der Zugführer, mitverantwortlich der Lokomotivführer für die Lokomotivsignale.

(3) Die Lampen der Personenwagen sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, auf der Station anzuzünden, wo der Zug vor dem Beginne der Beleuchtungszeit letztmals hält, und sind dort zu löschen, wo der Zug nach deren Ablauf erstmals wieder hält.

Wegen der Beleuchtung der Militärzüge vgl. auch MTrO. § 36 (5).

(4) Die zur Personenbeförderung benutzten Wagen sind in Tunneln, bei deren Durchfahrung eine länger als eine Minute dauernde vollständige Verfinsterung in den Wagen eintritt, auch am Tage zu beleuchten. Die D-Zugwagen mit Seitengang sind in den Tunneln zu beleuchten, wenn überhaupt eine vollständige Verfinsterung in den Wagen eintritt. Die näheren Bestimmungen sind von der Eisenbahndirektion zu treffen. Verantwortlich dafür, daß der Zug nach (3) und (4) rechtzeitig beleuchtet wird, ist der Zugführer.

(5) Das Heizen der Wagen richtet sich nach den besonderen Bestimmungen.

(6) Die Wasserbehälter, Flaschen und Kannen der Personenzüge werden in der Regel von den Stationen gefüllt und geleert (§ 92). Erforderlichenfalls hat das Zugbegleitpersonal für Nachfüllung zu sorgen. Ist zu befürchten, daß die Gefäße unterwegs einfrieren, so sind sie vom Zugbegleitpersonal zu entleeren.

§ 40. Ein- und Aussteigen der Reisenden. Anweisen der Plätze.

(1) Die Reisenden dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und aussteigen (BO. § 81 [1]).

(2) Die Reisenden dürfen erst ein- oder aussteigen, nachdem der Zug vollständig zum Stillstande gekommen ist. Versucht trotzdem ein Reisender einen in Bewegung befindlichen Zug zu besteigen, so darf er nur durch Zuruf, nicht aber gewaltsam daran verhindert werden. Von einem solchen Versuche ist dem Aufsichtsbeamten Anzeige zu machen.

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(3) Beim Anweisen der Plätze, beim Unterbringen von Frauen, Nichtrauchern und Rauchern u. dgl. sind die einschlägigen Bestimmungen der Verkehrsordnung zu beachten.

(4) Bemerkt der Zugführer, daß die Plätze zur Unterbringung der Reisenden nicht ausreichen, oder glaubt er, daß im Verlaufe der Fahrt Platzmangel eintreten werde, so hat er es dem Aufsichtsbeamten zu melden.

(5) Nach dem Ein- und Aussteigen sind die nach außen aufschlagenden Türen an den Langseiten der Personenwagen zu schließen.

(6) Sobald ein ankommender Zug stillsteht, sind die Türen der Wagen, aus denen Reisende auszusteigen verlangen, zu öffnen, wenn sie von ihnen nicht selbst geöffnet werden und wenn ohne Gefahr ausgestiegen werden kann. Ist Gefahr vorhanden, so ist das Aussteigen nach Möglichkeit zu verhindern.

(7) Kommen Personenwagen an einer Stelle zum Halten, wo das Ein- und Aussteigen schwierig ist, so sind die Reisenden zur Vorsicht zu mahnen und ist ihnen Hilfe zu leisten.

(8) Personen, denen die Benutzung von Güterzügen ausnahmsweise gestattet worden ist (§ 5 [5]), sind durch einen Beamten über etwa zu überschreitende Gleise zu geleiten.

(9) Wegen des Einsteigens usw. in Militärzüge vgl. MTrO. § 45—47.

§ 41. Freihalten einzelner Abteile und Wagen von Reisenden.

(1) In den zur Personenbeförderung bestimmten, von einer Lokomotive geführten Zügen ist von Reisenden freizuhalten:

a) die vorderste Abteilung des ersten Wagens
1. bei den Zügen, die mit mehr als 40 km, aber höchstens mit 50 km Geschwindigkeit fahren,
2. bei den Zügen, die mit mehr als 50 km, aber höchstens mit 60 km Geschwindigkeit fahren, mit durchgehender Bremse ausgerüstet sind, nicht mehr als 40 Wagenachsen führen und auf zweigleisigen Strecken verkehren, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen;

b) der erste Wagen bei den Zügen, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit fahren.

bei den übrigen mit mehr als 50 km Geschwindigkeit fahrenden Zügen.

Im Dienste befindliche Eisenbahn-, Post- und Zollbeamte, sowie Begleiter von Leichen und Tieren gelten nicht als Reisende im Sinne dieser Bestimmung (BO. § 57 [1]).

(2) Ein bei dem Schutzabteil oder im Schutzwagen befindlicher Abort kann von den Reisenden benutzt werden (BO. § 57 [2]).

(3) Für dienstliche Sonderzüge gilt die Vorschrift in (1) nicht (BO. § 57 [3]).

(4) Die am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Personenzuges nach § 88 (6) mitgeführten, nicht an die Bremse angeschlossenen Wagen dürfen
bei Zügen von mehr als 60 km Geschwindigkeit überhaupt nicht,
bei Zügen von geringerer Geschwindigkeit
nur dann mit Reisenden besetzt werden, wenn sie die nach § 87 (11) erforderlichen bedienten Bremsen enthalten (BO. § 56 [7]).

(5) Wenn Personenwagen unterwegs so beschädigt werden, daß der Aufenthalt darin unangenehm wird, sind sie, wenn möglich, nicht mehr zur Unterbringung von Reisenden zu verwenden.

(6) Abteile und Wagen, die nicht mit Reisenden besetzt werden dürfen oder bestellt sind, sind zu bezeichnen oder verschlossen zu halten.

§ 42. Vorbereitung zur Fahrt.

(1) Auf der Ausgangsstation hat das Zugbegleitpersonal den Zug zu übernehmen, die einzelnen Wagen genau durchzusehen und zu prüfen, ob die Vorschriften über die Bildung der Züge (6. Abschnitt) eingehalten sind. Mit der Untersuchung muß schon während des Rangierens begonnen werden, wenn die Zeit zwischen der voraussichtlichen Fertigstellung und der Abfahrt des Zuges dazu nicht ausreichen würde.

Der Zugführer hat den Schaffnern und Bremsern die Wagen zur Untersuchung und Bedienung zuzuteilen.

Auf Unterwegsstationen ist die Untersuchung zu wiederholen, soweit es durch eine Aenderung in der Zusammensetzung des Zuges erforderlich wird.

Wegen der Untersuchung der Militärzüge vgl. MTrO. § 46 (2).

(2) Der Zugführer hat darauf zu achten, daß die Zugsignale angebracht sind.

Die Blechkapsel, enthaltend die nach § 58 [3] zu verwendenden Signalfackeln nebst Stiel und Anzündevorrichtung, hat der Zugführer dem in § 58 (2) bezeichneten Zugbeamten einzuhändigen.

Bei Güterzügen hat in der Regel der Schlußbremser die Laternenstützen und die Schlußlaterne (Schlußscheibe), der vorletzte Bremser die Oberwagenlaternen (Oberwagenscheiben) und den Signalfackelbehälter vom Packwagen an den Zugschluß zu befördern. Beide haben sich bei Anbringung der Signale zu unterstützen.

(3) Der Lokomotivführer hat die Lokomotive vorsichtig und ohne Stoß rechtzeitig an den Zug zu setzen.

(4) Wenn die Lokomotiven nicht durch die Stationsarbeiter an- und abgekuppelt werden, hat der Heizer, und wenn einem Zuge zwei Lokomotiven vorgelegt werden, der Heizer der hinteren Lokomotive dies zu besorgen. Wegen der Ausführung des Kuppelns vgl. § 89.

(5) Für das Kuppeln der Lokomotive mit dem Zuge ist der Lokomotivführer, für das Kuppeln einer Vorspannlokomotive mit der hinteren Lokomotive der Führer der vorderen Lokomotive verantwortlich.

(6) Der Lokomotivführer hat dafür zu sorgen, daß die Zugleine, wenn sie anzubringen ist (§ 86 [11]), mit der Dampfpfeife verbunden wird und daß die für die Lokomotive vorgeschriebenen Signale angebracht sind.

(7) Wegen der besonderen Vorbereitungen bei den mit durchgehender Bremse gefahrenen Zügen (vgl. § 46 (1) bis [3]).

§ 43. Mitfahren auf der Lokomotive.

(1) Ohne Erlaubnis der zuständigen Beamten darf außer den dienstlich dazu berechtigten Personen niemand auf der Lokomotive mitfahren (BO. § 64).

Zur Mitfahrt auf der Lokomotive sind dienstlich berechtigt:

a) die Vorgesetzten des Lokomotivführers,
b) die Bahnmeister und ihre Vertreter,
c) beim Rangierdienste die beteiligten Mannschaften.

(2) Der Lokomotivführer hat von den Personen, die mitzufahren beabsichtigen, einen Ausweis zu fordern, wenn er nicht bestimmt weiß, daß sie zum Mitfahren berechtigt sind.

(3) Durch Mitfahrende darf sich das Lokomotivpersonal in der Ausübung seines Dienstes nicht stören lassen.

§ 44. Besetzung der Bremsen.

(1) Außer den Bremsen an der Lokomotive und am Tender müssen in den Zügen mindestens so viele Bremsen bedient sein, wie nach § 87 in die Züge eingestellt werden müssen. Für die Besetzung der in einen Militärzug eingestellten Bremsen (§ 87 [12]) gelten im Frieden jedoch die allgemeinen Bestimmungen.

(2) Als bedient gilt eine Bremse, wenn sie

a) mit einem Beamten (Bremser) besetzt ist oder
b) — bei der Gruppenbremse (§ 87 [2] b) — von einem Bremser mit den Bremsen anderer Wagen oder
c) — bei der durchgehenden Bremse — von dem Lokomotivführer

in Tätigkeit gesetzt werden kann (BO. § 55 [1]).

(3) Zur Bremsbedienung kann das gesamte Zugbegleitpersonal, im Falle dringenden Bedürfnisses auch das im zweiten Satze des § 36 (4) genannte Personal herangezogen werden. Der Zugführer hat den Bremsern die Plätze anzuweisen. Die Schlußbremse (§ 88 [2]) ist mit einem besonders erfahrenen und zuverlässigen Manne zu besetzen. Bei der Anweisung der Plätze sind auch die Bestimmungen in § 87 (11) und in § 88 zu beachten.

(4) Die Bremser sind tunlichst gleichmäßig zu verteilen. Vorzugsweise sind die Bremsen schwer beladener Wagen zu besetzen. Soweit möglich, sind erhöhte Bremsersitze zu wählen. Wagen mit hochliegenden offenen Sitzen sollen jedoch nur besetzt werden, wenn andere Bremswagen nicht in genügender Anzahl oder nicht an richtiger Stelle vorhanden sind.

(5) Wenn der vorderste Wagen eines geschobenen Zuges keine Bremse hat oder der nach § 54 (3) auf diesem Wagen befindliche Beamte dessen Bremse nicht bedienen kann, ist der nächstfolgende Bremswagen zu besetzen.

(6) Die Bremsen von Wagen, in denen explosive Gegenstände versandt werden, und wenn die Versendung in gewöhnlichen Zügen erfolgt, auch die Bremsen des vorhergehenden und des folgenden Wagens dürfen nicht besetzt werden.

(7) Bei den Zügen mit durchgehender Bremse hat der Zugführer oder in seiner Vertretung ein anderer Zugbegleitbeamter seinen Platz so einzunehmen, daß er die Bremse in Tätigkeit setzen kann (BO. § 63 [5]).

§ 45. Bedienung der Hand- und der Gruppenbremse.

(1) Die Bremser haben die ihnen zugewiesenen Plätze (§ 44 [3]) einzunehmen, bevor der Zug in Gang gesetzt wird, und dürfen sie nicht verlassen, bevor der Zug hält.

Bei der Ingangsetzung des Zuges hat das Bremspersonal sich davon zu überzeugen, daß alle Wagen folgen.

Verboten ist, während der Fahrt die Wagendächer zu besteigen. Bremsen, die zur Bedienung vom Sitze aus eingerichtet sind, dürfen nicht stehend bedient werden.

(2) Soweit den Bremsern noch andere Geschäfte zugewiesen sind, haben diese gegenüber der Bremsbedienung zurückzutreten.

(3) Die Bremser eines Zuges müssen sich während der ganzen Dauer der Fahrt an der Bremsbedienung beteiligen. Ein Bremser darf daher den ihm angewiesenen Platz auch dann nicht verlassen, wenn die Anzahl der besetzten Bremsen die nach § 87 erforderliche Mindestzahl übersteigen sollte.

Auf die Einhaltung dieser Vorschrift haben neben dem Zugführer auch die Aufsichtsbeamten zu achten.

(4) Bei der Durchfahrt durch einen Bahnhof haben sich die Bremser dem Aufsichtsbeamten bei Tage durch militärischen Gruß, bei Nacht durch Heben der Handlaterne bemerklich zu machen, soweit es ihnen von ihren Plätzen aus möglich ist.

(5) Während der Fahrt hat der Bremser aufmerksam auf den Zug und auf die Signale zu achten. Auf das Dampfpfeifensignal „Achtung" hat er sich zum Bremsen bereit zu halten. Bei der Fahrt in Steigungen ist mit der Möglichkeit einer Zugtrennung zu rechnen. Der Bremser muß daher auch hier stets bereit sein, die Bremse anzuziehen.

(6) Die Bremsen sind mäßig anzuziehen, wenn Signal 26a gegeben wird.

(7) Die Bremsen sind stark anzuziehen, wenn ein Haltsignal oder Signal 26b gegeben wird.

Die Bremsen dürfen in diesen Fällen erst wieder gelöst werden, wenn der Zug stillsteht oder Signal 27 gegeben wird.

(8) Die Bremsen sind auch ohne Bremssignal je nach Bedürfnis mäßig oder stark anzuziehen:

a) in Gefällen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit,
b) bei Annäherung an eine Haltstation, um den Zug an der vorgeschriebenen Stelle zum Halten zu bringen,
c) bei Annäherung an eine Stelle, die langsam befahren werden muß,
d) wenn es, um eine Gefahr abzuwenden, notwendig ist, die Geschwindigkeit zu vermindern oder den Zug zum Halten zu bringen.

Auch in den Fällen unter a) bis c) hat der Lokomotivführer das Bremsen durch die Bremssignale zu regeln, wenn er wahrnimmt, daß unrichtig gebremst wird.

(9) Wenn ein von der Lokomotive gezogener Zug gebremst werden muß, sind die hintersten Bremsen zuerst anzuziehen. Wenn ein Zug ohne Lokomotive an der Spitze gebremst werden muß, so hat der vorderste Bremser zuerst seine Bremse anzuziehen.

(10) Beim Anziehen und Lösen der Bremsen sollen keine Stöße und Zuckungen im Zuge entstehen.

(11) Die Bremsen dürfen nicht so stark angezogen werden, daß die Räder auf den Schienen schleifen. Insbesondere ist dies beim Durchfahren von Weichen und Gleiskreuzungen zu beachten.

Wenn die Räder einer Achse trotzdem schleifen, muß die Bremse ein wenig gelöst und wieder soweit angezogen werden, daß die Räder sich eben noch drehen können.

(12) Schadhafte oder in Ausbesserung begriffene Strecken sollen womöglich nicht mit geschlossenen Bremsen durchfahren werden.

(13) Ist ein Zug in der Wagerechten zum Stillstande gekommen, so sind die Bremsen wieder langsam zu lösen. Wird die Lokomotive oder ein Zugteil abgekuppelt, so müssen die vorderste und die hinterste Bremse des stehenbleibenden Zugteils angezogen werden.

(14) Hält ein Zug in einer Neigung, so müssen die Bremsen angezogen bleiben, bis durch die Signale des Lokomotivführers angezeigt wird, daß der Zug in Bewegung gesetzt werden soll. Dies gilt auch für Stationen, die in der Wagerechten liegen, wenn sich eine Gefällstrecke unmittelbar anschließt. Die letzte Bremse eines in einer Steigung haltenden Zuges muß während des Haltens bewacht bleiben.

Beim Rangieren müssen die Bremsen des stehenbleibenden Zugteils angezogen sein.

§ 46. Bedienung der durchgehenden Bremse.

(1) Bei der Uebernahme des Zuges muß sich der Wagenwärter überzeugen, daß die Handbremsen gelöst und in gutem Zustande sind und daß die Bremsleitung ordnungsmäßig hergestellt ist.

(2) Nach dem Ankuppeln der Lokomotive ist eine Bremsprobe vorzunehmen. Die Probe ist zu wiederholen, so oft der Zug getrennt oder ergänzt worden ist, es sei denn, daß nur Wagen am Schlusse abgehängt worden wären (BO. § 61 [4]). Vgl. die besonderen Dienstanweisungen.

Bei der Fahrt durch die letzte Station vor einer Kopfstation hat sich der Lokomotivführer von der Wirksamkeit der Bremse zu überzeugen.

(3) Der Zugführer hat dem Lokomotivführer mitzuteilen, wie viele Achsen der Zug zählt, wie viele von der Lokomotive aus und wie viele von Hand gebremst werden, ihn auch zu verständigen, wenn Wagen verschiedener Bremssysteme eingeschaltet sind. (Vgl. § 61 [18]).

(4) Die durchgehende Bremse wird von dem Lokomotivführer — wenn mit Vorspann gefahren wird, von dem Führer der vorderen Lokomotive — bedient. Das Zugbegleitpersonal hat nur in den in (7) und in § 47 erwähnten Fällen einzugreifen.

Die Vorschriften in § 45 (10) bis (12) gelten auch für die durchgehende Bremse.

(5) Wenn der Lokomotivführer eines nachgeschobenen Zuges die durchgehende Bremse in Tätigkeit setzen will, hat er, um den Führer der Schiebelokomotive aufmerksam zu machen, das Bremssignal (Signal 26 b) zu geben.

(6) Befinden sich am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Zuges Wagen mit bedienten Handbremsen (§ 87 [11]), so hat der Lokomotivführer, wenn gebremst werden soll, zuvor das Bremssignal (Signal 26 b) zu geben.

(7) Wenn bei Zügen, die mit durchgehender Bremse gefahren werden, von dem Lokomotivführer das Notsignal gegeben wird, hat das Zugbegleitpersonal zu versuchen, die Bremse von den Wagen aus in Tätigkeit zu setzen und gleichzeitig möglichst rasch die Handbremsen anzuziehen.

(8) Wegen des Verfahrens, das zu beobachten ist, wenn die durchgehende Bremse unterwegs unbrauchbar wird, vgl. § 48 (17).

(9) Bei Zügen von mehr als 60 Wagenachsen darf die durchgehende Bremse nur angewendet werden, wenn es von der Eisenbahndirektion besonders angeordnet ist.

(10) Die durchgehende Bremse ist auszuschalten und der Zug mit Handbremsen zu fahren, wenn mehr als die nach § 88 (6) zugelassene Anzahl von nicht an die durchgehende Bremse angeschlossenen Wagen mitgeführt wird.

Bei Zügen ohne Personenbeförderung ist die durchgehende Bremse der Lokomotive mit der des unmittelbar folgenden Gepäckwagens zu verbinden, auch wenn im übrigen nur die Handbremse bedient wird.

§ 47. Handhabung der Bremsen bei außerordentlichen Vorkommnissen am Zuge.

(1) Bemerkt ein Zugbegleitbeamter, daß eine Gefahr droht, die es notwendig erscheinen läßt, einen Zug zum Halten zu bringen, so hat er bei Zügen mit durchgehender Bremse diese in Tätigkeit zu setzen. Bei Zügen ohne durchgehende Bremse hat er mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu versuchen, den Lokomotivführer und das übrige Zugbegleitpersonal zu benachrichtigen.

(2) Bei einer Zugtrennung sind im hinteren Teile sofort alle Bremsen fest anzuziehen. Außerdem ist zu versuchen, das Personal im vorderen Zugteil, insbesondere den Lokomotivführer, aufmerksam zu machen. Solange der abgerissene Teil dem vorderen folgt, darf dem Lokomotivführer kein Haltesignal gegeben und der vordere Zugteil nicht zum Stillstand gebracht werden.

(3) Wenn Wagen in einem Zuge entgleisen, sind die dahinter befindlichen Bremsen fest anzuziehen. Die Bremsen vor den entgleisten Wagen dürfen dagegen nur so weit angezogen werden, daß die Kuppelungen eben noch gespannt bleiben.

(4) Wird die durchgehende Bremse von den Wagen aus in Tätigkeit gesetzt, so hat der Lokomotivführer das Bremsen möglichst zu fördern. Nachdem der Zug zum Stillstand gekommen, ist die Ursache des Bremsens festzustellen. Ueber die Weiterfahrt bestimmt der Zugführer.

§ 48. Fahrgeschwindigkeit.

(1) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten nur für Vollspurbahnen.

(2) Die Geschwindigkeit darf die Grenzen nicht übersteigen, die
a) für die einzelnen Lokomotiven festgesetzt sind,
b) der Stärke der Züge (§ 84, vgl. jedoch [14]) und
c) der Anzahl der bedienten Bremsachsen (§ 87) entsprechen,
d) durch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnstrecken geboten und aus dem Aushang zum Fahrplanbuch zu ersehen sind (BO. § 66 [1]).

(3) Abgesehen von den vorstehenden und den aus den folgenden Bestimmungen sich ergebenden Einschränkungen ist die größte zulässige Geschwindigkeit in der Stunde:

a) für Personenzüge
1. ohne durchgehende Bremse 60 km,
2. mit durchgehender Bremse 100 km.

a) im allgemeinen 30 km, auf
b) vollspurigen Bahnen mit eigenem Bahnkörper für Personenzüge mit durchgehender Bremse 40 km

Höhere Geschwindigkeiten können unter besonders günstigen Verhältnissen von der Eisenbahndirektion mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zugelassen werden.

b) für Güterzüge . . 45 km, unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Eisenbahndirektion 60 km,

c) für Arbeitszüge . . 45 km,

d) für einzelne Lokomotiven . . . . . 50 km, jedoch können von der Eisenbahndirektion größere Geschwindigkeiten bis zu der für die Lokomotive überhaupt zulässigen Grenze gestattet werden.

e) für Probefahrten unbegrenzt. Für solche Fahrten gelten auch die Beschränkungen unter (4) bis (7) nicht.

(BO. § 66 [2]).

(4) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Gefällen:

von	3,0 ‰	(1 : 333)	120 km,
„	5,0 „	(1 : 200)	105 „ ,
„	7,5 „	(1 : 133)	95 „ ,
„	10,0 „	(1 : 100)	85 „ ,
„	12,5 „	(1 : 80)	80 „ ,
„	15,0 „	(1 : 66)	75 „ ,
„	17,5 „	(1 : 57)	70 „ ,
„	20,0 „	(1 : 50)	65 „ ,
„	22,5 „	(1 : 44)	60 „ ,
„	25,0 „	(1 : 40)	55 „ .

von	25,0 ‰	(1 : 40)	50 km,
„	30,0 „	(1 : 33)	40 „ ,
„	35,0 „	(1 : 28)	35 „ ,
„	40,0 „	(1 : 25)	30 „ .

Für Zwischengefälle ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung (BO. § 66 [3]).

(5) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Krümmungen:

vom	Halbmesser	1300 m	120 km,
„	„	1200 „	115 „ ,
„	„	1100 „	110 „ ,
„	„	1000 „	105 „ ,
„	„	900 „	100 „ ,
„	„	800 „	95 „ ,
„	„	700 „	90 „ ,
„	„	600 „	85 „ ,
„	„	500 „	80 „ ,
„	„	400 „	75 „ ,
„	„	300 „	65 „ ,
„	„	250 „	60 „ ,

vom Halbmesser 200 m 50 km,
„ „ 180 „ 45 „ ,
„ „ 180 „ 45 „ ,
„ „ 150 „ 40 „ ,
„ „ 120 „ 30 „ ,
„ „ 100 „ 25 „ .

Für Krümmungen zwischen den vorstehenden ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung (BO. § 66 [4]).

(6) Für fallende und zugleich gekrümmte Bahnstrecken gilt die kleinere der aus (4) und (5) sich ergebenden Geschwindigkeiten (BO. § 66 [5]).

(7) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, deren führende Lokomotive mit dem Tender voranfährt, ist 45 km (BO. § 66 [6]). Diese Beschränkung tritt nicht ein bei Tenderlokomotiven und dann, wenn etwa nur die zweite Lokomotive mit dem Tender voran eingestellt ist.

(8) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, die geschoben werden, ohne daß sich eine Lokomotive an der Spitze befände (§ 54), ist

25 km auf Strecken, wo alle Wegübergänge mit Schranken versehen sind . . . 25 km
auf Strecken, wo Wegübergänge ohne Schranken vorkommen 15 km

(BO. § 66 [7]).

(9) Züge mit einer führenden Lokomotive dürfen, wenn sie nachgeschoben werden (§ 55), höchstens mit 60 km Geschwindigkeit fahren.

(10) Durch den krummen Strang einer Weiche,
gegen die Spitze einer nicht verriegelten oder verschlossenen Weiche,
durch Gegenkrümmungen, in denen die Gleise ohne Ueberhöhung verlegt sind,
über Drehbrücken,
auf Strecken, die durch Signal 5 gekennzeichnet sind,
dürfen, wenn nicht im einzelnen Falle anderes bestimmt ist,
Personenzüge, einzeln fahrende Triebwagen und Lokomotiven höchstens mit

45 km 30 km

Militär- und Güterzüge höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren.

(11) Sonderzüge, die den Schrankenwärtern nicht nach § 67 (1) angekündigt werden konnten, dürfen nur dann mit mehr als 30 km Geschwindigkeit fahren, wenn

alle Wegübergänge mit Schranken versehen, Läutewerkeinrichtungen vorhanden sind und

angenommen werden kann, daß die Wegschranken auf das Abläuten des Zuges rechtzeitig geschlossen werden (BO. § 66 [9]). Die Strecken, wo diese Annahme zutrifft, werden von
dem Vorstand der Betriebsinspektion
bezeichnet.

(12) Hilfszüge und Hilfslokomotiven, die nach § 70 abgelassen werden, ohne daß die Schrankenwärter im Dienste wären oder ohne daß die Zugfolgestellen hätten benachrichtigt werden können, dürfen höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren (BO. § 66 [10]).

(13) Für jeden Zug ist neben der regelmäßigen eine kürzeste Fahrzeit bestimmt, die bei Verspätungen womöglich einzuhalten ist, aber nie unterschritten werden darf (BO. § 66 [11]).

(14) Auch bei Anwendung der kürzesten Fahrzeit dürfen die in vorstehendem gegebenen Geschwindigkeitsgrenzen nicht überschritten werden, mit Ausnahme der nach § 84 von der Zugstärke abhängigen, regelmäßigen Höchstgeschwindigkeit, die, wenn es die sonstigen Verhältnisse zulassen, um 10 % gesteigert werden darf (BO. § 66 [12]).

Demnach dürfen bei Verspätungen:

Züge von 45 bis 52 Achsen mit höchstens 88 km,
„ „ 53 bis 60 Achsen mit höchstens 66 km,
„ „ 61 bis 80 Achsen mit höchstens 55 km

Geschwindigkeit fahren.

Wegen Ueberschreitung der vorstehenden Achsenzahlen bei der Verwendung sechsachsiger Wagen vgl. § 84 (2) zweiten Absatz.

(15) Wird ein Zug ausnahmsweise durch eine Lokomotive befördert oder wird ihm eine Lokomotive vorgespannt, für die die nach dem Fahrplane vorgesehene Geschwindigkeit zu groß ist, so darf der Zug nur mit der für diese Lokomotive zulässigen größten Geschwindigkeit gefahren werden ([2] a).

(16) Wenn ein Hindernis auf der Bahn bemerkt wird,
beim Fahren durch Ortschaften und auf Strecken, wo die Aussicht gehindert ist,

muß die Geschwindigkeit in einer den Umständen angemessenen Weise ermäßigt werden.

(17) Wird die durchgehende Bremse eines Zuges unterwegs unbrauchbar, so darf die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt werden, wenn die Bremsen in der nach § 87 erforderlichen Anzahl von Hand bedient werden; andernfalls ist die Geschwindigkeit entsprechend der verminderten Bremsbesetzung zu ermäßigen. Eine Zugleine braucht in solchen Fällen nicht angebracht zu werden (BO. § 66 [13]).

(18) Der Zugführer hat darauf zu achten, daß der Lokomotivführer die vorgeschriebenen Fahrzeiten einhält. Auf Ueberschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit und auf entstehende Verspätungen hat er ihn aufmerksam zu machen. Derartige Unregelmäßigkeiten sind im Fahrberichte zu vermerken.

§ 49. Verhalten der Züge gegenüber den Signalen.

(1) Wenn durch die Stellung eines Vorsignals einem Zuge angezeigt wird, daß am Hauptsignal die Stellung „Halt" zu erwarten

ist, so ist die Geschwindigkeit so weit zu ermäßigen, daß der Zug sicher vor dem Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann. Der Zug soll dabei tunlichst nahe an das Hauptsignal vorgezogen werden.

(2) Haltsignale dürfen von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden (BO. § 65 [5]). Wegen der Erteilung des Auftrags s. (10).

(3) Ist die Stellung eines Hauptsignals nicht unzweifelhaft zu erkennen, so ist unter allen Umständen vor dem Standorte des Signals zu halten (SO. AB. [5]).

(4) Ein Zug, der entgegen der Ziffer (2) ein auf „Halt" stehendes Blocksignal überfahren hat und dahinter zum Halten gekommen ist, muß stehen bleiben, bis der Zugführer sich mit dem Blockwärter mündlich oder durch Fernsprecher darüber verständigt hat, ob der Zug noch ferner halten bleiben oder weiterfahren soll, oder ob zwingende Gründe vorliegen, den Zug zurückzusetzen.

(5) Hat ein Zug ein auf „Halt" stehendes Ein- oder Ausfahrsignal überfahren, so ist die Weisung des Fahrdienstleiters über das fernere Verhalten einzuholen. Bei Gefahr im Verzug ist den Umständen gemäß zu handeln.

(6) Ist ein Zug, der eine Station planmäßig zu durchfahren hat, durch das Einfahrsignal zum Halten gebracht worden, so muß, wenn das Signal auf Fahrt gestellt wird, mit besonderer Vorsicht und so langsam eingefahren werden, daß der Zug vor einem etwa erscheinenden Haltsignal sicher zum Halten gebracht werden kann (§ 25 [6]). Wo mit der Erlaubnis zur Einfahrt die freie Ausfahrt durch ein Ausfahrvorsignal angezeigt wird, entfällt diese Vorschrift.

(7) Aus der Fahrstellung des Einfahrsignals allein darf der Lokomotivführer eines Zuges, der eine Station planmäßig durchfahren soll — trotz der für die Station gültigen Vorschrift in § 22 (5) — nicht schließen, daß auch die Ausfahrt frei ist.

(8) Erhält ein Zug, der eine Station planmäßig auf dem durchgehenden Hauptgleise zu durchfahren hat, ein Signal für Ablenkung, so ist anzunehmen, daß er auf der Station überholt werden soll. Der Zug hat daher in der Station zu halten.

(9) Ein Zug, der das falsche Gleis einer zweigleisigen Strecke ausnahmsweise befahren muß, hat am Standort eines Einfahrsignals ohne Rücksicht auf dessen Stellung zu Halten. Die Einfahrt erfolgt nach (10).

(10) Soll ein Zug an einem für ihn gültigen, auf „Halt" stehenden Hauptsignal vorbeifahren, so wird er zur Vorüberfahrt schriftlich (in der Regel durch Befehl A) ermächtigt.

(11) Wenn der schriftliche Befehl zum Vorbeifahren an einem auf „Halt" stehenden Hauptsignal erst erteilt wird, nachdem der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist, so kann der Lokomotivführer den Befehl unmittelbar entgegennehmen.

(12) Wenn der Zug ein Langsamfahrsignal (Signal 5) erhält, von dem bestimmt bekannt ist, daß es eine langsam zu befahrende Strecke anzeigen und nicht etwa zur Ankündigung eines Haltsignals (Signal 6 b) dienen soll, ist die Geschwindigkeit nach § 48 (10) zu ermäßigen, falls nicht etwa eine noch weitergehende Ermäßigung angeordnet ist.

In allen übrigen Fällen ist beim Erscheinen des Signals 5 die Geschwindigkeit sofort so weit zu ermäßigen, daß der Zug, wenn etwa Signal 6 b erscheinen sollte, vor diesem sicher zum Halten gebracht werden kann.

(13) Wenn einem Zuge der Auftrag zum Halten unvermutet durch ein Wärtersignal (Signal 6a bis d) erteilt wird, sind sofort alle Mittel anzuwenden, ihn zum Halten zu bringen. Ebenso ist zu verfahren, wenn das rote Licht eines Kleinwagens (Signal 24) oder irgend ein anderes rotes Licht erscheint, von dem nicht bekannt ist, daß es für den Zug keine Bedeutung hat.

(14) Wenn der Schein einer Signalfackel (§ 58 [3]) wahrgenommen wird, ist die Geschwindigkeit sofort so zu ermäßigen, daß der Zug vor der Fackel zum Halten gebracht werden kann.

§ 50. Abfahrt der Züge.

(1) Ohne Auftrag des zuständigen Beamten darf kein Zug von einer Station abfahren (§ 24 [2] und [9]).

(2) Ist ein von dem Standorte des Zuges aus sichtbares Ausfahrsignal vorhanden, so darf außer in dem Falle zu § 49 (10), dem Auftrage zur Abfahrt erst nachgekommen werden, wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist.

(3) Das Stellen des Ausfahrsignals darf vom Zugführer nur dann als Auftrag zur Abfahrt angesehen werden, wenn es von dem Vorstand der Betriebsinspektion angeordnet und die Anordnung dem Zugpersonal bekanntgegeben ist.

(4) Auf eingleisig betriebener Strecke darf kein Zug eine Station, wo er nach dem Fahrplan oder nach besonderer Weisung mit einem anderen Zuge kreuzen soll, vor dem Eintreffen des Gegenzuges verlassen, wenn er nicht durch Kreuzungsbefehl dazu beauftragt ist.

(5) Nachdem der Zugführer den Auftrag zur Abfahrt erhalten hat, muß er sich davon überzeugen, daß die Voraussetzung in (2) erfüllt und daß der Zug zur Fahrt bereit ist. Kann letzteres bei Personenzügen nicht übersehen werden, so haben die Zugbegleitbeamten von hinten angefangen dies durch den Ruf: „Fertig!“ kund zu geben.

Soll ein Zug, der nach der Fahrordnung auf Ausfahrsignal ausfährt, ausnahmsweise aus einem Gleis ausfahren, das nicht mit einem Ausfahrsignal versehen ist, so hat der Fahrdienstleiter den Befehl zur Ausfahrt schriftlich zu erteilen. (Befehl A.)

(6) Wenn nichts anderes angeordnet ist, fordert der Zugführer hierauf die Zugbegleitbeamten durch Signal 28 zum Einnehmen der Plätze auf und erteilt dem Lokomotivführer den Auftrag zur Abfahrt durch Signal 29. Der Lokomotivführer hat sich davon zu überzeugen, daß das Abfahrsignal von dem Zugführer seines Zuges ausgeht. Ist dies der Fall, so hat er den Zug vorsichtig in Bewegung zu setzen, nachdem auch er geprüft hat, ob die Voraussetzung in (2) erfüllt ist. Der Heizer hat, soweit es nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist, zu beobachten, ob alle Wagen folgen.

§ 51. Fahrt der Züge auf der freien Strecke.

(1) Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren (BO. § 53 [1]). Von dieser Vorschrift darf auf der freien Strecke nur abgewichen werden, wenn schriftlicher Auftrag dazu gegeben ist.

(2) Ein Zug, der zur planmäßigen Zeit oder früher abgefahren ist, soll, wenn im Einzelfalle nichts anderes angeordnet ist, bis zur nächsten Haltstation die im Fahrplan angegebene regelmäßige Fahrzeit, ein verspäteter Zug womöglich die kürzeste Fahrzeit (§ 48 [13]) einhalten.

(3) Vor Wegübergängen ohne Schranken ist die Läutevorrich-

tung der Lokomotive von der Läutetafel ab in Tätigkeit zu setzen (BO. § 58 [2]).

(4) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, oder können die Abläutesignale nicht gegeben werden, was durch Vorsichtsbefehl bekannt gemacht wird, so ist so vorsichtig zu fahren, daß der Zug vor einem etwa auftauchenden Hindernis zum Halten gebracht werden kann. Besondere Vorsicht ist im ersteren Falle dann anzuwenden, wenn der Zug einem kürzere Zeit zuvor abgelassenen Zuge zu folgen hat.

(5) Wird ein Zug durch ein Einfahr- oder ein Hauptsignal der freien Strecke gestellt, so hat bei Zügen ohne durchgehende Bremse der letzte Bremser, bei Zügen mit durchgehender Bremse ein im voraus zu bestimmender Zugbeamter sich so aufzustellen, daß er die rückwärts liegende Strecke übersieht. Sollte sich dem haltenden Zuge ein anderer Zug nähern, so muß der Beamte diesem entgegenlaufen und Haltsignale geben.

Der Lokomotivführer des zum Halten gekommenen Zuges gibt das Achtungssignal.

Der Signal- oder Blockwärter erwidert es zum Zeichen des Verständnisses mit dem Hornrufe „Warten“ (⌒ ——— ⌒ ⌒) und des innert die zuständige Stelle an das Freigeben des Signals.

Befindet sich zwischen dem Signalwärter und dem haltenden Zuge ein Bahnwärter- oder Weichenstellerposten, so hat dieser das Hornsignal an den Lokomotivführer weiterzugeben.

Wo ein Signalwärter nicht vorhanden ist oder das Signalhorn nicht angewendet werden kann, bestimmt der Vorstand der Betriebsinspektion, wie die Verständigung zu erfolgen hat.

Bleibt das Achtungssignal unerwidert, so hat der Lokomotivführer es zu wiederholen. Wird es auch hierauf nicht beantwortet, so hat der Zugführer die Ursache zu ermitteln.

Unter besonderen Verhältnissen können von dem Vorstand der Betriebsinspektion abweichende Bestimmungen getroffen werden.

(6) Ein Zug darf auf freier Strecke nur aus zwingenden Gründen, insbesondere solchen der Sicherheit, zum Halten gebracht werden.

(7) Der Zugführer hat während der Fahrt sich möglichst oft von dem Zustande des Zuges zu überzeugen und auf die Signale und Wegeschranken zu achten.

§ 52. Ankunft, Aufenthalt und Durchfahrt der Züge auf den Stationen.

(1) Auf einer Haltstation soll der Zug an der vorgeschriebenen oder durch Haltetafel oder dgl. gekennzeichneten Stelle halten. Keinesfalls darf er über das Ausfahrsignal, das Signal 6b oder über das Merkzeichen der Ausfahrweiche hinausfahren. Wenn abweichend von der Bahnhoffahrordnung eingefahren werden soll (§ 31), ist besondere Vorsicht anzuwenden.

Beim Einfahren in ein Stumpfgleis ist die Geschwindigkeit so zu ermäßigen, daß der Zug in jedem Falle zuletzt gezogen werden muß.

Der Lokomotivführer darf einen Personenzug, den er nicht an der vorschriftsmäßigen Stelle zum Halten gebracht hat, nicht eigenmächtig wieder in Bewegung setzen, damit bereits im Aussteigen begriffene Reisende nicht gefährdet werden.

(2) Bei der Ankunft eines Zuges mit Personenbeförderung sind, wenn von
der Eisenbahndirektion
keine Ausnahmen angeordnet sind, der Name der Station, die Dauer des Aufenthalts, wenn sie mehr als vier Minuten beträgt, und ein etwaiger Wagenwechsel auszurufen. Wird angeordnet, daß der fahrplanmäßige Aufenthalt abzukürzen ist, so ist die abgekürzte Dauer mit den Worten auszurufen:

„Nur x Minuten Aufenthalt."

(3) Wegen der Behandlung von Militärtransporten während des Aufenthalts auf den Stationen vgl. MTrO. § 46.

(4) Inwieweit Schnell- und Eilzüge auf Stationen, die planmäßig durchfahren werden sollen, anzuhalten haben, um bei Zugverspätungen Reisende aufzunehmen oder abzusetzen, ist in den Vorschriften über die Wartezeiten bestimmt.

(5) Ist eine von einem Zuge planmäßig zu durchfahrende Station auf Veranlassung des Zugpersonals davon benachrichtigt worden, daß der Zug dort ausnahmsweise halten werde, so hat der Zug zu halten, auch wenn der Anlaß dazu inzwischen weggefallen sein sollte.

(6) Ein Zug, für den ein Halten nach Bedarf vorgesehen ist, hat so langsam einzufahren, daß er an der bestimmten Stelle zum Halten gebracht werden kann, wenn er ein Haltsignal erhält.

(7) Eine fahrplanmäßige Haltstation darf nur von reinen Güterzügen und nur dann durchfahren werden, wenn Güter weder abzusetzen noch aufzunehmen sind. Glaubt der Zugführer eines Güterzuges, eine Haltstation durchfahren zu können, so hat er deren Einverständnis durch eine rückliegende Station einzuholen.

§ 53. Vorspann.

(1) Ein Zug soll höchstens zwei arbeitende Lokomotiven an der Spitze führen. Ist es notwendig, vorne mehr Lokomotiven einzustellen, so dürfen sich diese an der Beförderung des Zuges nicht beteiligen.

(2) Die vordere Lokomotive ist die führende. Ihr Führer ist für das Geben der Signale und die Beobachtung der Bahnstrecke und deren Signale vorzugsweise verantwortlich.

(3) Der Führer der folgenden Lokomotive, die erforderlichenfalls mit dem Tender voran fahren darf, hat sich nach dem Führer der vorderen Lokomotive zu richten und auf dessen Signale oder sonstige Mitteilungen zu achten. Ihm liegt außerdem vorzugsweise die Beobachtung des Zuges ob.

(4) Ist unterwegs zu rangieren, so ist die erste Lokomotive in der Regel abzuhängen. Den Auftrag hierzu erteilt der Rangierleiter (§ 75 [2]). Das Abhängen hat unbedingt zu geschehen, wenn Wagen abgestoßen werden sollen. Eine Lokomotive abzuhängen, während der Zug noch im Gange ist, ist untersagt.

(5) Wenn das Bedürfnis des Vorspanns unterwegs eintritt, ist es an die Lokomotivstation zu melden.

(6) Vorspannlokomotive muß bei Zügen mit Personenbeförderung gestellt werden, wenn der Lokomotivführer erklärt, den Zug ohne Hilfe nicht fahrplanmäßig befördern zu können.

Bei Güterzügen ist die Mitgabe von Vorspannlokomotiven nur nach den von der Eisenbahndirektion nach den örtlichen Verhältnissen aufgestellten Grundsätzen gestattet und auf die Fälle zu beschränken, wo die dringende Notwendigkeit zur sofortigen Weiterbeförderung der Wagen vorliegt, insbesondere bei Wagenmangel.

Die Mitgabe einer Vorspannlokomotive nur wegen einer Mehrbelastung bis zu 20 Tonnen ist verboten.

§ 54. Schieben von Zügen ohne Lokomotive an der Spitze.

(1) Züge ohne führende Lokomotive dürfen geschoben werden:
a) bei langsamer Rückwärtsbewegung der Züge, wenn sie nicht mehr als 50 Wagenachsen stark sind.
b) bei Arbeits- und dienstlichen Sonderzügen,
c) bei Zügen nach und von Gruben, gewerblichen Anlagen u. dgl. unter den von dem Vorstand der Betriebsinspektion festgesetzten Bedingungen.

(BO. § 67 [1]).

(2) Die schiebende Lokomotive muß mit dem Zuge gekuppelt sein. Für Zahnstangenbahnen gelten die besonderen Vorschriften.

(3) Der vorderste Wagen ist mit einem Betriebsbeamten zu besetzen, der mit einem Signalhorn auszurüsten ist. Falls es notwendig ist, den Zug zum Halten zu bringen, hat dieser Beamte mit dem Signalhorn das Signal 30 nach dem SB. zu geben. Wenn Personen, die auf der Strecke sind, gewarnt werden müssen, hat er mit dem Horn den Signalen 1 und 2 (Abläutesignale) des SB. entsprechende Signale zu geben. der auf Strecken, wo Wegübergänge ohne Schranken vorkommen, eine weithin tönede Glocke bei sich zu führen und damit vor solchen Uebergängen von der Läutetafel ab zu läuten hat (BO. § 58 [2]).

Kann der Beamte nicht auf dem vordersten Wagen Platz nehmen, so hat er dem Zuge vorauszugehen.

Auf die Signale dieses Beamten hat der Lokomotivführer besonders zu achten.

(4) Wegen der Höchstgeschwindigkeit geschobener Züge vgl. § 48 (8), wegen des Schlußsignals SO. AB. (74).

§ 55. Nachschieben von Zügen.

(1) Züge mit einer führenden Lokomotive dürfen nachgeschoben werden:
a) bei der Anfahrt in den Stationen,
b) auf stark steigenden Bahnstrecken einschließlich der etwa dazwischen liegenden, schwächer steigenden oder wagerechten Strecken,
c) in Notfällen überall.

(BO. § 67 [2]).

Die Strecken, auf denen nach b) nachgeschoben werden darf, werden von
der Eisenbahndirektion
bekanntgegeben.

(2) Mit zwei Lokomotiven darf nur nachgeschoben werden, wenn es von
der Eisenbahndirektion
angeordnet ist. Mit mehr als zwei Lokomotiven darf nicht nachgeschoben werden (BO. § 67 [3]).

(3) Nachschiebende Lokomotiven dürfen mit dem Zuge nicht gekuppelt werden*) (BO. § 67 [4]). Zwei nachschiebende Lokomotiven sind dagegen miteinander zu kuppeln.

(4) Züge mit Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen auf freier Strecke nicht nachgeschoben werden (BO. § 67 [5]).

(5) Die Schiebelokomotive hat sich vor der Abfahrt an den Zug zu setzen. Wenn sie sich angesetzt hat, gibt ihr Führer zum Zeichen, daß er zum Schieben bereit ist, das Achtungssignal. Auf das Abfahrsignal des Zugführers gibt der Führer der vorderen Lokomotive gleichfalls das Achtungssignal. Darauf öffnet der Führer der Schiebelokomotive den Regler so weit, daß diese ohne weiteres mitläuft, sobald sich der Zug in Bewegung setzt, und gibt sodann nochmals das Achtungssignal. Hierauf setzt der Führer der ziehenden Lokomotive den Zug langsam in Bewegung.

(6) Soll das Nachschieben beendigt werden, hat der Führer der Schiebelokomotive das Achtungssignal zu geben und den Regler so allmählich zu schließen, daß der Zug nicht zerreißt. Der Führer hat den weiterfahrenden Zug so lange zu beobachten, bis er sich überzeugt hat, daß keine Zugtrennung eingetreten ist.

(7) Mit Genehmigung der Eisenbahndirektion dürfen einer Schiebelokomotive Wagen bis zu höchstens sechs Achsen angehängt werden. Der letzte solcher Wagen muß eine bediente Bremse haben.

(8) Solange nachgeschoben wird, muß das Zugpersonal die größte Aufmerksamkeit auf den Gang des Zuges und auf die Signale richten, die etwa auf der Strecke oder vom Zuge selbst gegeben werden.

(9) Hat sich eine Schiebelokomotive unbeabsichtigter Weise vom Zuge getrennt, so hat sie ihm zu folgen und sich, sobald es ohne Gefahr geschehen kann, vorsichtig wieder anzulegen.

(10) Eine Schiebelokomotive, die dem Zuge nach Beendigung des Nachschiebens folgen soll, kann ihn nur bei einer Zugfolgestelle verlassen und darf ihm nur im Abstande der Zugfolgestellen nachfahren. Eine Schiebelokomotive, die von der freien Strecke aus zurückkehren soll, kann den Zug dagegen an jeder Stelle verlassen. Wo regelmäßig nachgeschoben wird, werden solche Stellen ein für allemal bezeichnet.

Wegen des Haltens einer auf dem falschen Gleise einer zweigleisigen Bahn zurückkehrenden Schiebelokomotive am Standort eines Einfahrsignals vgl. § 49 (9).

(11) Wegen des Gebens des Bremssignals bei nachgeschobenen, mit durchgehender Bremse gefahrenen Zügen vgl. § 46 (5).

(12) Wegen der Höchstgeschwindigkeit nachgeschobener Züge vgl. § 48 (9), wegen des Schlußsignals SO. AB. (75).

(13) Für Zahnstangenbahnen gelten die besonderen Vorschriften.

§ 56. Beförderung von explosiven Gegenständen.

Bei der Beförderung von Pulver und anderen explosiven Gegenständen sind die in Anlage 10**) enthaltenen Vorschriften zu beachten.

Wegen der Beförderung von explosiven Gegenständen der Militärverwaltung vgl. MTrO. § 54 (4).

*) Ausnahmen hiervon sind für einige Strecken versuchsweise angeordnet.

**) Die Anlage ist fortgelassen.

§ 57. Schadhaftwerden von Wagen.

(1) Wagen mit warmgelaufenen Achsen sind nach Anlage 9 (5) bis (8) zu behandeln.

(2) Wenn Personen- Gepäck- oder Postwagen unterwegs ausgesetzt werden müssen, hat der Zugführer den Reisenden oder Postbeamten so frühzeitig wie möglich mitzuteilen, auf welcher Station dies geschehen wird. Auch hat er diese Station, wenn möglich, zu benachrichtigen.

(3) Bei der Umladung des Handgepäcks und der Poststücke hat das Zugbegleitpersonal die Reisenden und Postbeamten zu unterstützen.

(4) Wegen des Aussetzens eines mit Militärgut beladenen Wagens vgl. MTrO. § 52 (4).

§ 58. Halten eines Zuges auf freier Strecke aus besonderem Anlaß.

(1) Wenn ein Zug aus anderem Anlaß als der Haltstellung eines Hauptsignals gezwungen wird, auf freier Strecke zu halten, sind die in (2) bis (5) und (18) (2), (4), (5) und (18) vorgesehenen Maßnahmen und, wenn die von dem Zugführer sofort vorzunehmende Untersuchung nicht bestimmt ergibt, daß binnen 8 Minuten weitergefahren werden kann, auch die sonstigen, in diesem Paragraphen vorgeschriebenen Maßnahmen zu treffen.

(2) Bei Zügen ohne durchgehende Bremse hat sich der letzte Bremser, bei Zügen mit durchgehender Bremse ein im voraus zu bestimmender Zugbeamter so aufzustellen, daß er die rückwärts liegende Strecke übersieht.

(3) Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter hat dieser Beamte ohne besonderen Auftrag mit einer Signalfackel nach rückwärts zu leuchten, bis der Zug weiterfährt oder nach (6) gedeckt ist.

Für Züge, die nur von einem Zugbeamten begleitet werden, hat dieser für die Zugsicherung selbst zu sorgen.

(4) Sollte sich dem haltenden Zuge ein anderer Zug nähern, muß der Beamte diesem entgegenlaufen und Haltesignale geben.

(5) Wo die benachbarten Zugmeldestellen telegraphisch oder durch Fernsprecher benachrichtigt werden können, hat es zu geschehen.

(6) Muß ein Zug voraussichtlich länger als 8 Minuten halten (1), so hat der Zugführer die Deckung durch Wärtersignale zu veranlassen (vgl. SO. AB. 29k, 35).

Müssen auf mehrgleisiger Strecke auch Nachbargleise gesperrt werden, so hat dies zuerst und mit der größten Beschleunigung zu geschehen. Mit der Deckung des Zuges sind

womöglich Streckenbeamte und nur wenn solche nicht verfügbar sind, Zugbeamte zu beauftragen. Treffen die letzteren auf Streckenbeamte, so haben sie diesen den Auftrag zu übergeben, selbst aber zum Zuge zurückzukehren.

(7) Fährt der Zug nach Beseitigung des Hindernisses weiter, so sind die hinter ihm angebrachten Wärtersignale (6) erst zu entfernen, wenn angenommen werden kann, daß der Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist. Durch das Abwarten eines zu seiner Deckung ausgeschickten Beamten darf die Weiterfahrt des Zuges nicht verzögert werden.

(8) Der weitergefahrene Zug hat auf der nächsten Zugfolgestelle zu halten und das Vorkommnis zu melden.

(9) Kann der vordere Teil oder die Lokomotive eines liegengebliebenen Zuges weiterfahren, so darf der Zugführer die Fahrt bis zur nächsten Zugmeldestelle anordnen. An dem weiterfahrenden Zugteile darf ein Schlußsignal nicht angebracht werden. Er hat auf den zwischenliegenden Zugfolgestellen zu halten und sie von der Sachlage zu unterrichten (§ 16 [7]).

Der zurückbleibende Zugteil ist auch auf zweigleisiger Bahn nach beiden Richtungen gemäß (6) zu decken.

(10) Muß auch die Lokomotive liegen bleiben, so hat der Zugführer auf dem kürzesten Wege die nächste Zugmeldestelle zu benachrichtigen und Hilfe anzufordern.

(11) Ist eine Hilfslokomotive oder ein Hilfszug angefordert worden, so darf sich bis zu dessen Eintreffen die Zuglokomotive nicht mehr bewegen, wenn sie dazu nicht von einer benachbarten Zugmeldestelle schriftlich, telegraphisch oder durch Fernsprecher angewiesen worden ist.

(12) Ist eine Hilfslokomotive oder ein Hilfszug angefordert worden, so ist der Zug

auf zweigleisiger Strecke auch nach vorn in der Richtung, aus der die Lokomotive zu erwarten ist, im Zweifelsfalle nach beiden Richtungen zu decken.

(13) Muß ein Zug mit Personenbeförderung längere Zeit auf der Strecke liegen bleiben, so kann der Zugführer den Reisenden das Aussteigen gestatten. Sie sind dabei aufzufordern, sich von den Gleisen zu entfernen und auf das Zeichen zum Wiedereinnehmen der Plätze zu achten.

(14) Trifft ein Hilfszug an einer Unfallstelle ein, so ist das Umsteigen der Reisenden zu veranlassen, ihnen hierbei und bei Ueberführung des Handgepäcks ohne Aufforderung Hilfe zu leisten,

für die Umladung des Gepäcks, des Eilguts und der Postsendungen Sorge zu tragen und hierzu das Zugpersonal und die sonstigen verfügbaren Arbeitskräfte heranzuziehen.

(15) Für einzelne Bahnstrecken oder Züge können von der Eisenbahndirektion Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Paragraphen zugelassen werden.

(16) Nebenbahnzüge, die auf Hauptbahnen übergehen, sind wie Hauptbahnzüge zu behandeln, wenn nicht nach (15) Erleichterungen zugelassen sind.

(17) Auf Nebenbahnen finden die nach vorstehendem nur für Hauptbahnen gültigen Vorschriften Anwendung, soweit dies besonders angeordnet ist.

(18) Muß ein Militärzug länger als 5 Minuten auf der freien Strecke halten, so hat der Zugführer den Anlaß und die voraussichtliche Dauer des Aufenthalts dem Transportführer mitzuteilen (MTrO. § 46. 8).

(19) Wegen des Haltens eines Militärzugs zum Zwecke der Entladung auf freier Strecke im Mobilmachungsfalle vgl. MTrO. § 47. 16 bis 23.

(20) Der Zugführer hat dafür zu sorgen, daß die verbrauchten Signalmittel auf der nächsten geeigneten Station ersetzt werden.

§ 59. Feuer im Zuge.

Wenn während der Fahrt ein Wagen in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich zum Halten zu bringen und für die Sicherheit der Reisenden zu sorgen. Sodann ist zu versuchen, das Feuer zu löschen oder wenigstens seine Ausbreitung zu hindern.

§ 60. Verletzung von Personen.

Wenn Personen bei einem Eisenbahnunfalle verletzt wurden, ist mit Hintansetzung jeder anderen Rücksicht als der auf die Sicherung der Züge für die Verwundeten zu sorgen und zu veranlassen, daß Aerzte und andere Hilfe herbeigeholt werden.

§ 61. Fahrbericht.

(1) Für alle Züge mit Ausnahme der Uebergabezüge hat der Zugführer einen Fahrbericht zu führen (BO. § 63 [6]). Zu den Fahrberichten ist, wenn von der Eisenbahndirektion keine Ausnahme vorgeschrieben ist, der Vordruck Anl. 11 *) zu verwenden. Für Uebergabezüge (§ 5 [2]) wird ein Fahrbericht nur geführt, wenn es besonders angeordnet ist. Wegen der einzeln fahrenden Lokomotiven s. (20).

(2) Berührt ein Zug mehrere Eisenbahndirektionsbezirke, so ist für jeden Bezirk ein Teilfahrbericht aufzustellen, es sei denn, daß in einem anschließenden Bezirke nur eine im Mitbetriebe des vorhergehenden Bezirks stehende Strecke befahren wird.

(3) Wechselt der Zugführer eines Zuges innerhalb eines Direktionsbezirks, so hat der ablösende Zugführer den Fahrbericht fortzuführen, wenn nichts anderes bestimmt ist.

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(4) Für Pendelzüge können die Fahrberichte eines Tages auf einem Bogen angefertigt werden. Die Eintragungen für die einzelnen Züge sind dann deutlich voneinander zu trennen und mit der Zugnummer zu überschreiben. Außerdem ist die Nummer jedes einzelnen Zuges in der Ueberschrift anzugeben.

(5) Erstreckt sich die Fahrt eines Zuges über Mitternacht hinaus, so sind beide Tage in Buchform anzugeben, z. B. 1./2. Juli. Tritt ein Zug nach Mitternacht in einen anderen Eisenbahndirektionsbezirk über, so wird im Teilbericht für den zweiten Bezirk (2) der zweite Tag allein angegeben.

(6) Der Zugführer hat den Fahrbericht vorzubereiten und alle Angaben, die vor dem Abgange des Zuges gemacht werden können, vorher einzutragen.

(7) In Spalte 1 sind, wenn nichts anderes bestimmt ist, nur die Stationen einzutragen, auf denen der Zug hält.

(8) Die Ankunft auf der Endstation und die dort etwa vorhandene Verspätung ist von dem Aufsichtsbeamten in Spalte 2 einzutragen und in Spalte 1 durch Namensunterschrift zu bescheinigen. Im übrigen wird die Spalte 2, wenn nichts anderes bestimmt ist, wie die übrigen Spalten vom Zugführer ausgefüllt.

(9) Als Ankunftszeit gilt der Zeitpunkt, zu dem ein Zug an der bestimmten Stelle zum Halten gekommen ist. Ein Halten vor dieser Stelle gilt als außerfahrplanmäßig, auch wenn es innerhalb der Station erfolgt.

(10) Als Abfahrzeit gilt der Zeitpunkt, zu dem der Zugführer den Auftrag zur Abfahrt erhält (§ 50 [1]).

(11) In Spalte 4 ist die Anzahl der Wagenachsen anzugeben, mit der der Zug von der auf Spalte 1 derselben Zeile genannten Station abfährt. Die Achsen sind nach beladenen und unbeladenen zu trennen. Die Achsen der Personen-, Post- und Gepäckwagen, der als Frachtgut laufenden Lokomotiven und Tender gelten stets als beladen. Eine Güterwagenachse gilt nur dann als unbeladen, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt.

(12) In Spalte 5 ist das Gewicht in Tonnen einzutragen, wenn eine Lokomotive zum Vorspann- oder Schiebedienst gestellt ist, wenn Wagen wegen ungenügender Zugkraft zurückgelassen oder Verspätungen auf Ueberlastung des Zuges zurückzuführen sind. Die Tonnenzahl entnimmt der Zugführer bei beladenen Wagen aus den von der Güterabfertigung auf den Beklebezetteln gemachten Vermerken und bei leeren Wagen aus dem auf den Langträgern angeschriebenen Eigengewicht, das auf ganze Tonnen abzurunden ist.

(13) In Spalte 6 ist die Anzahl der beladenen und der unbeladenen, bedienten Bremsachsen anzugeben. Bezüglich der Trennung der Bremsachsen nach beladenen und unbeladenen gilt Ziffer (11).

(14) In Spalte 7 ist die Verzögerung der Abfahrt, jede sonstige Verspätung und jedes außerfahrplanmäßige Halten kurz, aber klar zu begründen. Ueber die Ursache von Fahrzeitüberschreitungen hat der Lokomotivführer dem Zugführer Auskunft zu geben.

(15) In dem in (2) erwähnten Falle ist bei der Station, wo die Teilfahrberichte endigen und beginnen, die Ankunft- und Abfahrzeit und die Ursache der dort etwa entstandenen Verspätung in beiden Fahrberichten anzugeben. Auch ist in der Ueberschrift die ganze Zugstrecke und daneben die Teilstrecke zu verzeichnen.

(16) Die Spalten 8 bis 13 sind dem Vordrucke gemäß auszufüllen. Bei Pendelzügen (4) müssen die von den einzelnen Zugbeamten durchfahrenen Strecken kenntlich gemacht werden.

(17) In der Spalte Bemerkungen ist kurz, aber klar zu berichten über:

a) besondere Vorkommnisse, Unfälle,
b) Benutzung von Signalfackeln und Knallkapseln (§ 58 [3] u. [6]),
c) Benutzung der Notbremse vom Zuge aus,
d) Unregelmäßigkeit in der Bremswirkung,
e) Verlegung von Kreuzungen und Ueberholungen.
f) nicht erreichte und nicht abgewartete Anschlüsse,
g) Zurücklassen von Wagen wegen ungenügender Zugkraft oder Bremsbesetzung,
h) Platzmangel in Personenzügen,
i) Mängel in der Reinigung, Lüftung, Wasserversorgung, Beleuchtung und Heizung der Wagen,
k) Einziehung von Geldbeträgen für Verunreinigung und Beschädigung von Wagen.

Ueber die von ihm erstatteten Meldungen (§ 63) hat der Zugführer Vermerk im Fahrbericht zu machen.

(18) Der Zugführer hat den Lokomotivführer über die im Fahrbericht (Spalte 4—6) angegebene Zugbelastung und Bremsbedienung auf dem Laufenden zu halten, ihm auch Einsicht in den Fahrbericht zu gestatten (vgl. auch § 46 [3] und § 48 [14]).

(19) Der Fahrbericht ist, wenn nichts anderes bestimmt ist, von dem Zugführer auf der Zugendstation und, wenn der Zug mehrere Direktionsbezirke durchläuft (2), auch auf der Unterwegsstation abzuliefern, auf der der Zug nach dem Uebergang in einen anderen Bezirk zuerst anhält. Die Stationen haben darüber zu wachen, daß die Berichte regelmäßig abgeliefert werden.

(20) Für eine einzeln fahrende Lokomotive hat der Lokomotivführer den Fahrbericht nach dem Vordruck Anl. 12 *) zu führen. Er empfängt den Fahrbericht, worin auch der Fahrplan eingetragen ist, von der Anfangsstation. Er hat beim Halten auf den Zugmeldestellen die Ankunft- und Abfahrzeit vom Aufsichtsbeamten eintragen zu lassen und den Fahrbericht auf der Endstation der Fahrt abzugeben.

(21) Die den Zügen erteilten Befehle oder anderen schriftlichen Weisungen (§ 38) sind den Fahrberichten beizuheften oder anzukleben.

(22) Die Stationen senden die Fahrberichte täglich gesammelt mit den zugehörigen Befehlen (21) an das Betriebsbureau der Eisenbahndirektion.

§ 62. Wagennachweisungen.

A. Personenzüge (§ 5[5]).

Personenwagenzettel (PWV. § 4).

(1) Die Zugführer tragen sämtliche Wagen (einschließlich der Güterwagen) in einen Personenwagenzettel nach Anlage 16*) ein. Hiervon erhält die Abgangsstation vor Beginn der Fahrt eine Pause. Die Urschrift ist durch Eintragung der auf Zwischenstationen aufgenommenen oder abgesetzten Wagen zu ergänzen und auf der Endstation abzugeben. Die im Anhang zum Fahrplanbuch bekanntgegebenen Zwischenstationen erhalten über die zu- und abgesetzten Wagen ebenfalls Pausen. Wegen Eintragung

*) Die Anlage ist fortgelassen.

der Nummern der Begleitscheine über leere Personenwagen in Spalte „Bemerkungen" vgl. § 96 (4).

(2) Als Abgangsstation gilt die Station, von der der Zug abgelassen wird, als Endstation die Station, auf der der Zug unter der gleichen Nummer endet. Abweichungen bestimmt die Eisenbahndirektion.

(3) Beim Wechsel des Personals auf einer Zwischenstation hat der neue Zugführer die Urschrift des Personenwagenzettels zu übernehmen.

(4) Gehen Züge auf außerpreußische Bahnen über, so gilt als Endstation die Uebergangsstation. Werden Züge von außerpreußischen Verwaltungen übernommen, so gilt die Uebergangsstation als Abgangsstation. In den Spalten 9 und 10 des Personenwagenzettels erscheinen in diesen Fällen die Uebergangsstationen, während in Spalte 12 anzugeben ist: „übernommen oder übergeben von der oder an die .... Bahn".

(5) Wenn ein Wagenzug mit denselben Personen- und Gepäckwagen in Pendelzügen läuft, so ist für diese Züge und für den Kalendertag nur ein Personenwagenzettel anzufertigen.

B. Güterzüge (§ 5 [5]).

Güterwagenzettel (GWV. § 58).

(6) Bei Uebernahme des Zuges hat der Zugführer sämtliche Wagen (einschließlich der Personen- und der Arbeitswagen) in einen Güterwagenzettel nach Anlage 17*) einzutragen. Der Güterwagenzettel ist auf den Zwischenstationen durch die hinzukommenden Wagen zu ergänzen. Auf der Zuganfangsstation und auf allen Stationen, auf denen Wagen eingestellt werden, ist der Name der Einstellungsstation auf einer besonderen Zeile über den eingestellten Wagen einzutragen.

(7) Auf den Zuganfangsstationen sind die Aufschreibungen durchzupausen; die Pause ist an die die Wagen einstellende Station vor Abgang des Zuges abzugeben. Reicht die Aufenthaltszeit des Zuges nicht aus, so ist der Güterwagenzettel während der Fahrt zu vervollständigen und die Pause von einer Unterwegsstation zurückzusenden

(8) Im Anhang zum Fahrplanbuch ist anzugeben, ob Pausen oder besondere Güterwagenzettel außer für die Zuganfangsstationen auch noch für andere Stationen anzufertigen sind, und welche Wagen die auf den einzelnen Stationen abzugebenden Zettel enthalten müssen.

(9) Wenn es sich um eine geringe Anzahl von abzusetzenden Wagen handelt, kann der für diese Wagen angefertigte Zettel auch zur Aufschreibung der einzustellenden Wagen benutzt werden. In diesem Falle ist dies jedoch durch entsprechende Trennung der Ueberschrift, z. B.:

Zug Nr. . . . . abgesetzt oder
Zug Nr. . . . . aufgenommen

besonders kenntlich zu machen.

(10) Bei einem Wechsel der Zugführer hat der den Zug Anbringende den in Bleistift hergestellten Güterwagenzettel dem übernehmenden Zugführer zu übergeben. Die Aufschreibung der auf der Station abzusetzenden Wagen liegt dem anbringenden Zugführer ob.

(11) In Spalte 2 des Güterwagenzettels sind bei den Wagen des Staatsbahnwagenverbandes die nachstehend angegebenen, bei

*) Die Anlage ist fortgelassen.

den fremden Wagen die an den Seitenwänden oder Langträgern angeschriebenen Abkürzungen einzutragen.

Eigentumsmerkmal		Eigentumsmerkmal		Eigentumsmerkmal	
Anschrift der Wagen	Abkürzung	Anschrift der Wagen	Abkürzung	Anschrift der Wagen	Abkürzung
Altona . . .	Al	Halle a. S. .	Hl	Elsaß-Lothringen .	Els
Berlin	Bln	Hannover . .	Hn	Oldenburg . .	Old
Breslau . . .	Bsl	Kattowitz . .	Kz	Baden . . .	Bad
Bromberg . .	Bbg	Königsberg i. P. . . .	Kbg	Bayern . . .	Bay
Cassel . . .	Cs	Magdeburg .	Mg	Bayern (Pfalz)	Pfalz
Cöln	Cö	Mainz . . .	Mnz	Mecklenburg Schwerin .	Meckl
Danzig . . .	Dz	Münster i. W.	Mst	Sachsen . . .	Sachs
Elberfeld . .	Efd	Posen . . .	Psn	Württemberg .	Württ
Erfurt	Erf	Saarbrücken .	Sbr		
Essen a. R. .	Esn	Stettin . . .	Stn		
Frankfurt a. M.	Frt				

In Spalte 3 des Güterwagenzettels genügt die Angabe der Hauptgattung G, O, V, K, S, SS, HH. Die Kontingentwagen sind besonders als KO, die (Privat-)Kesselwagen als Kes, sonstige Privatwagen als PrG zu bezeichnen. In Spalte 7 ist die wirkliche Versandstation, in Spalte 8 die wirkliche Bestimmungsstation möglichst ohne Abkürzung zu vermerken.

(12) Bei leeren Wagen ist in Spalte 8 als Bestimmungsstation einzutragen:

a) soweit sie bezettelt oder beschrieben sind, die aus der Bezettelung oder Anschrift sich ergebende Bestimmungsstation,

b) bei nichtbezettelten, fremden Wagen die Uebergangsstation, auf der der fremde Wagen das Verbandsgebiet verläßt,

c) bei nicht bezettelten und nicht beschriebenen Verbandswagen das Ziel des Leerlaufs, z. B. Ruhr, O.-S., Bitterfeld. Entnimmt eine Zwischenstation solche Wagen dem Zuge, so ist diese Station einzutragen.

(13) Die mit Tieren, Eilgut und Seeausfuhrgut beladenen Wagen sind in der Spalte „Bemerkungen" mit „T" „E" oder „A", die als Postwagen benutzten Wagen mit „Post" zu bezeichnen.

(14) Die Eigentumsmerkmale der fremden Wagen sind zu unterstreichen. Ferner ist bei jedem fremden Wagen in der Spalte „Bemerkungen" die Uebergangsstation von der fremden Bahn nach dem am Wagen angebrachten Uebergangszettel einzutragen. Fehlt dieser Zettel, so ist der Vermerk „Uebergang fehlt" zu machen. Auf den Uebergangsstationen zu fremden Bahnen ist bei den auf dem Rückwege befindlichen Wagen, die auf dem Hinwege auf derselben Uebergangsstation eingetreten sind, das Uebernahmedatum neben dem Namen der Uebergangsstation einzutragen.

(15) Der Zugführer hat die ihm verbleibenden Aufschreibungen auf der Zugendstation abzugeben.

(16) Die Einstellung von Personenwagen als Gepäck- oder Bremswagen in Güterzüge ist im allgemeinen verboten. Ist sie in einzelnen Fällen nicht zu vermeiden, so hat der Zugführer in Spalte „Bemerkungen" des Güterwagenzettels den Vermerk „Gepäck" oder „Bremse" aufzunehmen. Wegen Eintragung der Nummern der Begleitscheine über leere Personenwagen in die Spalte „Bemerkungen" vgl. § 96 (4).

C. Sämtliche Züge.

Nachweis der Zug- und Wagenachskilometer.

(Vorschriften über die Ermittlung der Leistungen der Züge, Lokomotiven und Wagen § 8 [2].)

(17) Für sämtliche Züge, mit Ausnahme der Uebergabezüge, sind Nachweise der gefahrenen Zug- und Wagenachskilometer nach Anlage 19*), für die Uebergabezüge solche nach Anlage 19a*) zu fertigen.

§ 63. Meldekarte.

Unregelmäßigkeiten, wie unruhiger Lauf und Mängel bei Fahrzeugen, mangelhaft liegende Gleisstellen, Mängel in der Stellung, Beleuchtung oder Bedienung der Signale, Fehlen der Schrankenwärter, Unterlassung der Schrankenbedienung, sind von dem Zugführer oder Lokomotivführer, der sie wahrgenommen hat oder dem sie angezeigt worden sind, auf einer Karte nach Anlage 14*) zu melden. Die Karte ist auf der nächsten Haltstation dem Aufsichtsbeamten zur sofortigen Uebermittlung an die zuständige Stelle zu übergeben.

Die Meldungen sind dem zuständigen Inspektionsvorstande vorzulegen. Betreffen sie Mängel an den Bahnanlagen, die sofortiger Abhilfe bedürfen, so ist die Meldung außerdem — nötigenfalls durch Telegramme — dem Bahnmeister zuzustellen und ein Vermerk hierüber in die Meldekarte aufzunehmen. (Vergl. auch § 61 [17].)

---

4. Abschnitt.

Sonderfahrten.

§ 64. Sonderzüge.

(1) Sonderzüge sind alle Züge, die auf besondere Anordnung zu fahren sind (§ 5 [3] B), ohne Rücksicht darauf, ob sie nur an einem einzelnen Tage oder während eines kürzeren oder längeren Zeitraums gefahren werden. Zu den Sonderzügen gehören auch die Bedarfszüge, die Vor- und Nachzüge, Arbeitszüge, Lokomotivfahrten und Probefahrten, soweit diese Züge nicht nach dem Fahrplanbuche während eines bestimmten Zeitraums oder an bestimmten Tagen zu fahren sind. Ein Bedarfszug ist ein Sonderzug, dessen Fahrplan im allgemeinen Fahrplan (Fahrplanbuche) vorgesehen ist.

(2) Die in (1) genannten Züge sind so lange als Sonderzüge zu behandeln, als sie nicht durch Nachträge zum Fahrplanbuche zu regelmäßigen Zügen erklärt sind.

(3) Zum Einlegen von Sonderzügen sind zuständig

a) die Eisenbahndirektionen;

b) der Vorstand der Betriebsinspektion für Arbeitszüge und in den unter c genannten Fällen;

c) die Bahnhöfe

1. wenn ein zu stark belasteter Zug geteilt werden muß,
2. wenn bei versäumten Anschlüssen eines durchgehenden Personenzugs die Ablassung eines Sonderzugs nach den Bestimmungen der Wartezeitvorschriften zu erfolgen hat,
3. für Bedarfsgüterzüge nach den dafür erlassenen Vorschriften,
4. für Bedarfs-Probezüge,

*) Die Anlage ist fortgelassen.

5. für Hilfszüge und für Züge, die infolge von Betriebsstörungen umgeleitet oder eingelegt werden müssen,
6. für einzelne Lokomotiven (§ 71 [1]).

(4) Zum Einlegen von Sonderzügen, die den Schrankenwärtern nicht angekündigt werden können (§ 67 [1]), ist, abgesehen von den im § 70 genannten Fällen, nur die Eisenbahndirektion befugt.

§ 65. Vorbedingungen für das Ablassen von Sonderzügen.

(1) Sonderzüge dürfen nur befördert werden, solange die Schrankenwärter im Dienste sind (BO. § 69 [2]).
Ausnahmen s. § 70.

(2) Für Sonderzüge ist ein Fahrplan aufzustellen (BO. § 69 [3]).

(3) Wenn ein Zug in zwei Teilen gefahren wird und der zweite Teil dem fahrplanmäßig fahrenden ersten Teile im Abstande der Zugfolgestellen mit den gleichen Fahr- und Aufenthaltszeiten folgt, so gilt die Bekanntgabe dieser Maßnahme als Aufstellung des Fahrplans. Für den zweiten Zug gelten dann dieselben Stationen wie für den ersten Zug als fahrplanmäßige Kreuzungs- und Ueberholungsstationen.

(4) Im Falle eines plötzlich eintretenden dringenden Bedürfnisses gilt eine Verständigung zwischen den Zugmeldestellen als Aufstellung des Fahrplans.

§ 66. Mitteilung des Fahrplans an die beteiligten Stellen.

(1) Der Fahrplan eines Sonderzugs ist den von dem Zuge zu berührenden Stationen und Blockstellen rechtzeitig mitzuteilen (BO. § 69 [3]). Bei Bedarfszügen gilt die Angabe der Zugnummer und der Fahrstrecke, bei Zugteilungen unter den Voraussetzungen des § 65 (3) die Bekanntgabe dieser Maßnahme, im Falle des § 65 (4) die Verständigung zwischen den Zugmeldestellen als Mitteilung des Fahrplans.

(2) Durchfährt ein Zug die Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen nicht vollständig, so ist der Fahrplan beiden Stationen mitzuteilen (BO. § 69 [3]).

(3) Die Einlegung eines Sonderzuges sowie der Ausfall eines Zuges ist — wenn es nicht durch die Eisenbahndirektion oder den Vorstand der Betriebsinspektion schon geschehen ist — von der Zugabgangsstation möglichst frühzeitig zu melden, und zwar:

a) sämtlichen Stationen, den Bahn- und Betriebswerkmeistereien und den beteiligten Abfertigungen der vom Zuge zu durchfahrenden Strecken, vgl. Zusatzbestimmung zu § 6 (7);
b) gegebenenfalls der nicht vom Zuge berührten Station, auf der ein mit dem Sonderzuge kreuzender Zug vor dieser Kreuzung zuletzt hält, zur Benachrichtigung des Zug- und Lokomotivführers durch Befehl Anlage 5.

(4) Außerdem ist durch Vermittlung der vorgesetzten Betriebsinspektion der Eisenbahndirektion nach deren näherer Bestimmung schriftlich Meldung zu erstatten. Berühren die Züge Strecken benachbarter Direktionsbezirke, so hat die Zugabgangsstation Auszüge durch Vermittlung der Betriebsinspektion auch an diese Eisenbahndirektion einzusenden. Für einzeln fahrende Lokomotiven sind schriftliche Meldungen nicht zu erstatten.

§ 67. Ankündigung an die Schrankenwärter, das Bahnunterhaltungs- und das Stationspersonal.

(1) Sonderzüge sind den Schrankenwärtern und dem Bahnunterhaltungspersonal in der Regel anzukündigen. Die Ankündigung hat, wenn tunlich, schriftlich, andernfalls durch Fernsprecher oder, wenn ein solcher nicht vorhanden ist, durch ein Signal an dem — in der einen oder anderen Richtung — vorhergehenden Zuge (Signal 17 oder 18) zu erfolgen (BO. § 69 [4]). Von dem Verkehren von Sonderzügen ist auch das beteiligte Stationspersonal zu unterrichten.

(Vgl. Zusatzbestimmungen zu § 6 [7]).

(2) Der Auftrag, einen Sonderzug durch Signal 17 oder 18 anzukündigen, wird nach § 11 (6) durch Signalbefehl erteilt. In dem Befehl ist die Strecke zu bezeichnen, auf der das Signal zu führen ist. Ist diese Strecke durch die Kreuzung oder Ueberholung mit anderen Zügen bestimmt, so kann sie statt durch die Stationsnamen durch die Kreuzungen und Ueberholungen bezeichnet werden. Z. B.: Zug 8 hat von der Kreuzung mit Zug 7 bis zur Ueberholung des Zuges 6 einen nachfolgenden Zug zu signalisieren.

(3) Kann ein Sonderzug den Schrankenwärtern nicht nach (1) angekündigt werden, so sind die Vorschriften in § 48 (11) zu beachten (vgl. auch § 64 [4]).

§ 68. Verständigung der Züge.

(1) Zugführer und Lokomotivführer eines Sonderzuges müssen den Fahrplan dieses Zuges und das Fahrplanbuch für die von ihm zu durchfahrende Bahnstrecke in Händen haben.

Der Aufsichtsbeamte der Ausgangsstation und einer Station, wo das Personal wechselt, hat sich hierüber zu vergewissern.

(2) Die in den Fahrplan eines Sonderzugs vorgesehenen Kreuzungen gelten für den Sonderzug als fahrplanmäßig. Der Zug erhält daher keine Kreuzungsbefehle, solange sein Fahrplan keine Aenderung erleidet.

(3) Züge, die mit einem Sonderzuge zu kreuzen haben, sind durch Kreuzungsbefehl davon zu unterrichten. Dieser Befehl ist, auch wenn ein Sonderzug (Bedarfszug) während eines längeren Zeitraums täglich oder an bestimmten Tagen fährt, für jeden Tag, an dem dies der Fall ist, besonders auszufertigen. Die Ausfertigung darf nur für den Zeitraum unterbleiben, für den der Zug nach § 64 (2) als regelmäßig verkehrender Zug erklärt worden ist.

Die Stelle, die den Sonderzug einlegt, bestimmt in der Regel, welche Station die Kreuzungsbefehle auszufertigen hat. Wird dies nicht angeordnet, so sind die Befehle von der Station auszustellen, auf der der Zug vor der Kreuzung mit dem Sonderzuge letztmals zu halten hat.

(4) Muß ein Sonderzug unvermutet auf einem Gleise abgelassen werden, auf dem sich ein Kleinwagen befindet, der über den Sonderzug nicht unterrichtet ist, so ist dem Sonderzuge Vorsichtsbefehl zu erteilen.

(5) Wegen der Verständigung bei der Beförderung explosiver Gegenstände in Sonderzügen vgl. Anl. 10.

§ 69. Arbeitszüge.

(1) Bei einem Arbeitszuge können die Obliegenheiten des Zugführers einem Bahnmeister oder einem sonstigen mit dem Fahrdienste genügend vertrauten Betriebsbeamten übertragen werden.

Dieser Beamte steht dann zu den Stationen in dem Verhältnis eines Zugführers.

(2) Den Arbeitszügen ist in der Regel ein zum Aufenthalte der Arbeiter während der Fahrt geeigneter Wagen mitzugeben. Ist ein solcher Wagen eingestellt, so dürfen auf den Arbeitswagen nur die Arbeiter Platz nehmen, die eine Bremse zu bedienen haben.

(3) Auf zweigleisigen Strecken dürfen die Arbeiter nur auf der dem anderen Gleise abgekehrten Seite ein- und aussteigen.

(4) Auf zweigleisigen Strecken dürfen die Wagentüren nach der Seite des anderen Gleises nicht geöffnet werden, wenn dieses Gleis für den Zugverkehr freigegeben ist.

(5) Während des Haltens auf der Strecke sind die Arbeitszüge zu decken. Welche Signalmittel hierzu mitzuführen sind, bestimmt der

Vorstand der Betriebsinspektion.

(6) Wegen der Arbeitszüge, die das falsche Gleis befahren, vgl. § 28 A, wegen der Züge, deren Fahrt auf der freien Strecke endigt, § 29.

§ 70. Hilfszüge.

(1) Hilfszüge und Hilfslokomotiven, die aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Bränden, sonstigen außerordentlichen Ereignissen oder zur Beförderung bewaffneter Macht einzulegen sind, dürfen unter Verantwortlichkeit des zuständigen Beamten abgelassen werden, auch wenn die Schrankenwärter nicht im Dienste sind (§ 65 [1]) und die Zugfolgestellen (§ 66 [1]) nicht benachrichtigt werden konnten. (BO. § 69 [6]). Die Hilfszüge dürfen in solchen Fällen höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren (§ 48 [12]).

(2) Bei Hilfszügen, die nur aus Lokomotive und Gerätewagen bestehen, können die Obliegenheiten des Zugführers dem begleitenden Werkstättenbeamten übertragen werden.

(3) Wegen der Abweichung vom Rechtsfahren vgl. § 12 (2) d.

§ 71. Lokomotivfahrten.

(1) Einzelne Lokomotiven sollen, soweit es angängig ist, nicht allein fahren, sondern als Vorspann benutzt werden, auch wenn kein Bedürfnis dafür vorliegt. Dabei ist darauf zu achten, daß die Lokomotiven nur solchen Zügen mitgegeben werden, deren Fahrgeschwindigkeit die für die Lokomotiven zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht übersteigt.

(2) In einem Lokomotivzuge dürfen nicht mehr als 10 Lokomotiven unter Dampf laufen.

(3) Für die Beförderung von Lokomotivzügen im Mobilmachungsfalle bestehen besondere Bestimmungen.

§ 72. Schneepflüge.

Schneepflüge auf eigenen Rädern oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen bei Zügen, die mit mehr als 30 km Geschwindigkeit fahren, nicht vor die Zuglokomotive gestellt werden (BO. § 71 [1]) und sind daher, wenn sie verwendet werden müssen, mit besonderer Lokomotive im Abstande der Zugfolgestellen vorauszuschicken.

§ 73. Bewegung einzelner Eisenbahnwagen ohne Lokomotive auf freier Strecke.

Die gewöhnlichen Eisenbahnwagen dürfen im allgemeinen **ohne** Lokomotive nicht auf die freie Strecke gebracht oder dort aufgestellt werden. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung des Vorstandes der Betriebsinspektion

zulässig. Mit ihrer Erteilung sind die zu beobachtenden Sicherheitsmaßregeln vorzuschreiben.

5. Abschnitt.

Rangierdienst.

§ 74. Begriff des Rangierdienstes.

(1) Die Bewegungen von Lokomotiven, einzelnen Wagen, Zugteilen oder ganzen Zügen (mit Ausnahme des Ein-, Aus- oder Durchfahrens der geschlossenen Züge, einzeln fahrender Triebwagen und Lokomotiven) auf den Stationen und auf besonderen, nicht zu den durchgehenden Hauptgleisen zählenden Verbindungsgleisen benachbarter Bahnhöfe u. dgl. sind Rangierfahrten.

(2) Der Rangierdienst umfaßt auch das Verbinden und Trennen der Zugteile.

§ 75. Rangierpersonal, Obliegenheiten und Ausrüstung.

(1) Die Rangierarbeiten werden in der Regel von besonderen Rangierern oder anderen Bahnhofarbeitern ausgeführt. Wo diese nicht oder nicht in genügender Anzahl vorhanden sind, haben die Zugbegleitbeamten einzutreten.

(2) Rangierbewegungen dürfen nur unter Leitung eines damit vertrauten Beamten vorgenommen werden.

(3) Die Leitung liegt in erster Linie den dafür bestellten besonderen Beamten (Schirrmeistern, Rangiermeistern) ob. Wo solche nicht vorhanden sind, hat der Aufsichtsbeamte den Rangierdienst zu leiten. Ist er daran nachweisbar verhindert, so kann er die Leitung des Rangierdienstes dem Zugführer oder einem anderen hierzu befähigten Beamten übertragen. Dem Lokomotivpersonal ist der Rangierleiter zu bezeichnen.

Die Schirrmänner und Rangierer, denen vom Vorstande der Betriebsinspektion die Befugnis zur Leitung von Rangierbewegungen beigelegt ist, haben während der Zeit, in der sie die Leitung ausüben, um den Rand ihrer Dienstmütze einen Streifen aus zinnoberrotem Lackleder zu legen.

Das Verschieben von Wagen vor Güterschuppen, Magazinen, Ladebühnen, in Werkstättenhöfen u. dgl. kann von dem Vorstand der Betriebsinspektion auch unter die Leitung der dort beschäftigten Beamten (Lademeister, Vorarbeiter, Werkführer) gestellt werden.

(4) Für Lokomotivfahrten innerhalb der Bahnhöfe vertreten die Weichensteller den Rangierleiter (2), wenn von dem Vorstand der Betriebsinspektion für diese Fahrten keine besondere Begleitung vorgeschrieben ist. Ohne Auftrag darf der Lokomotivführer keine Fahrt antreten. Wie der Auftrag zu erteilen ist, wird in der Lokomotivfahrordnung oder durch besondere Vorschrift bestimmt (§ 12 [5]).

(5) Der Rangierleiter hat das Rangieren nach den allgemeinen Weisungen des Vorstehers oder Aufsichtsbeamten, im übrigen nach den Vorschriften dieses Abschnitts zu leiten.

(6) Wenn in mehreren Rotten und insbesondere, wenn von beiden Enden in dasselbe Gleis rangiert wird, haben sich die Rangierleiter miteinander zu benehmen.

(7) Der Rangierleiter ist dafür verantwortlich, daß die Bremsschuhe, Bremsknüppel, Gleisvorlagen u. dgl. in genügender Anzahl vorhanden sind. Ersatz für fehlende oder mangelhafte Geräte hat er vom Vorsteher anzufordern.

(8) Der Rangierleiter und die Rangierer müssen je nach Vorschrift eine Mundpfeife oder ein Horn und bei Dunkelheit eine angezündete Handlaterne bei sich führen.

(9) Die zur Leitung des Rangierdienstes bestellten besonderen Beamten (3) haben sich vor dem Antritte des Dienstes bei dem Aufsichtsbeamten zu melden. Bei der Ablösung müssen sie dem Nachfolger die für den Dienst erforderlichen Mitteilungen machen. Nach Beendigung des Dienstes haben sie sich bei dem Aufsichtsbeamten abzumelden.

§ 76. Sicherung des Rangierpersonals.

(1) Eine Hauptaufgabe des Rangierleiters ist, über die Sicherheit des Rangierpersonals zu wachen und dafür zu sorgen, daß die hierauf abzielenden Vorschriften in (2) und in den §§ 80 und 82 von allen Beteiligten befolgt werden. Zu diesem Zwecke hat er sich so aufzustellen, daß er das Rangiergeschäft möglichst gut übersehen und sich mit dem Lokomotivpersonal leicht verständigen kann.

(2) Als besonders gefahrvoll ist untersagt:

a) die Gleise kurz vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten,
b) zwischen den Schienen eines Gleises zu gehen,
c) unter Wagen durchzukriechen,
d) auf rasch fahrende Lokomotiven oder Wagen aufzusteigen oder davon abzuspringen,
e) das Dach eines bewegten Wagens zu betreten,
f) sich auf Puffer, Kupplungen, Tritte oder Trittbretter zu setzen oder sich auf Puffer oder Kupplungen zu stellen,
g) sich gleichzeitig auf die Tritte zweier in Bewegung befindlicher Wagen zu stellen,
h) sich weit über bewegte Fahrzeuge hinauszubeugen,
i) Wagen vom Trittbrett aus abzukuppeln.

§ 77. Rangieren auf und neben den Hauptgleisen.

(1) Die Hauptgleise (§ 3 [4]) dürfen nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters zu Rangierzwecken benutzt werden, sie sind rechtzeitig vor den zu erwartenden Zugfahrten zu räumen, damit der Zugverkehr keinen Aufenthalt erleidet und Gefahren vorgebeugt wird.

(2) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über ein Rangierhaltesignal oder, wo ein solches nicht vorhanden ist, über das Einfahrsignal hinaus ist der Regel nach verboten. Läßt es sich im einzelnen Falle nicht vermeiden, so hat der Rangierleiter hierzu die ausdrückliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen (BO. § 51 [1]). Der Fahrdienstleiter darf die Erlaubnis nur erteilen, wenn von der benachbarten Zugfolgestelle kein Zug abgelassen ist, und hat dafür zu sorgen, daß dies unterbleibt, solange über das Signal hinaus rangiert wird.

Als Rangierhaltesignal dient die Rangierhaltetafel, für deren Aufstellung die Betriebsinspektion zu sorgen hat.

Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken ist, wenn kein Ausziehgleis benutzt werden kann, soweit irgend tunlich, auf dem Ausfahrgleis auszuziehen.

(3) Ein Hauptgleis muß von Wagen und Rangierabteilungen geräumt sein, bevor die Erlaubnis zur Ein- oder Ausfahrt eines Zuges darauf erteilt wird,

auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal 10 Minuten, bei unsichtigem Wetter 15 Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft eines Zuges.

(4) Solange das Signal für die Einfahrt oder die Ausfahrt auf Fahrt steht, oder — wo Signale fehlen — die Einfahrt oder Ausfahrt eines Zuges bevorsteht, darf das Fahrgleis des Zuges beim Rangieren nicht mehr berührt, auch darf auf den der Fahrstraße benachbarten Gleisen nur rangiert werden, wenn die Fahrstraße gegen die Rangierbewegungen gesichert ist (BO. § 51 [2]). Als Sicherung gelten abweisende Weichen, Gleissperren und deckende Signale (vgl. jedoch § 81 [20]).

(5) Der Vorstand der Betriebsinspektion bestimmt, ob und auf welchen Bahnhöfen während der Einfahrt von fahrplanmäßig haltenden Zügen durch Signale gedeckte Abschnitte ihrer Fahrgleise oder die Weichenstraßen, in die die Fahrgleise münden, zum Rangieren oder Aufstellen von Fahrzeugen benutzt werden dürfen und ordnet an, wie weit jedes Gleis über die Stelle hinaus, bis zu der der einfahrende Zug vorrücken darf, freigehalten werden muß.

§ 78. Bedienung der Weichen beim Rangieren.

(1) Weichen, deren Bedienung einem Weichensteller übertragen ist, sind auch beim Rangieren in der Regel von dem Weichensteller zu bedienen. Kein Rangierer darf eine von einem Weichensteller zu bedienende Weiche eigenmächtig umstellen. Weichen, deren Bedienung keinem Weichensteller übertragen ist, werden vom Rangierpersonal gestellt. Der Rangierleiter ist in diesem Falle dafür verantwortlich, daß die Weichen nach Beendigung des Rangierens wieder in die Grundstellung gebracht werden (§ 23 [1]).

(2) Beim Rangieren hat der Rangierleiter den Weichensteller von jeder Bewegung zu benachrichtigen. Zum Umstellen einer fernbedienten Weiche (Stellwerkweiche) darf der Wärter erst aufgefordert werden, wenn sie frei ist.

(3) Der Aufforderung eines Stellwerkwärters, ein Gleis zu räumen oder zu meiden, ist unweigerlich nachzukommen.

(4) Das Aufschneiden der Weichen ist verboten.

§ 79. Rangiersignale.

(1) Der Befehl, eine Rangierbewegung auszuführen, wird mündlich oder durch die Rangiersignale (Signal 31 bis 34) erteilt.

Werden auf Anordnung der Eisenbahndirektion zur Bezeichnung der Gleise im Rangierdienst Hornsignale angewendet so werden diese aus kurzen und langen Tönen entsprechend den für die abgekürzten Ziffern der Morseschrift vorgeschriebenen Zeichen zusammengesetzt.

(2) Bei Dunkelheit hat der am Schlusse einer Rangierabteilung befindliche Rangierer seine Laterne in der Fahrrichtung leuchten zu lassen.

§ 80. An- und Abkuppeln.

(1) Gleichzeitig bewegte Fahrzeuge müssen, soweit sie nicht abgestoßen werden oder ablaufen sollen, gekuppelt sein; es genügt aber die Verbindung durch die Hauptkuppelung.

(2) Nicht benutzte Kuppelungsteile müssen so aufgehängt sein, daß sie das Gleis nicht beschädigen können.

(3) Es ist verboten, zwischen nahe aneinanderstehenden Puffern aufrecht hindurchzugehen, der Rangierer muß daher, auch wenn die Puffer voneinander abstehen, darunter durchkriechen.

(4) Bei Dunkelheit muß sich neben dem Wagen, an den anzufahren ist, ein Mann mit brennender Handlaterne aufstellen, wenn nicht von
dem Vorstand der Betriebsinspektion
Ausnahmen zugelassen sind.

(5) Nach dem An- und Abkuppeln dürfen Rangiersignale erst gegeben werden, wenn der Rangierer wieder aus dem Gleise getreten ist.

§ 81. Bewegen der Fahrzeuge.

A. Allgemeines.

(1) Bevor Fahrzeuge in Gang gesetzt werden, müssen die Bremsen gelöst, Bremsschuhe und sonstige Vorrichtungen zum Feststellen beseitigt, die seitwärts aufschlagenden Wagentüren und Klappen geschlossen werden.

(2) Die beim Rangieren beteiligten oder an den Rangiergleisen anderweit beschäftigten Personen sollen von der beabsichtigten Bewegung verständigt werden. An den Ladegleisen sind Fuhrwerke, Ladebrücken u. dgl. vorher zurückzuziehen.

(3) Der Rangierleiter hat sich davon zu überzeugen, daß die zu befahrenden Gleise frei, die Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen richtig gestellt, die Wegschranken bedient sind und bei zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Merkzeichen hinaussteht.

(4) Brückenwagen dürfen nur befahren werden, wenn sie festgestellt sind. Wagen mit Gleisunterbrechung dürfen, wenn es überhaupt zugelassen ist, von Lokomotiven nur langsam befahren werden.

(5) Oeffentliche Wege dürfen nicht zu lange gesperrt werden. Wo über solche längere Zeit rangiert werden muß, ist der Straßenverkehr in angemessenen Pausen durchzulassen.

(6) Vor oder an dem ersten von geschobenen Wagen muß sich ein Mann befinden, der auf die Fahrbahn zu achten und die nötigen Signale zu geben hat, wenn der Rangierleiter die Bewegung nicht vollständig übersehen kann.

(7) Auf Stationen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 1:400 liegen oder an die sich ein solches anschließt, sind die Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen.

(8) Wagen, in denen sich Personen befinden, Wagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung verbunden sind, Wagen, die mit Pferden, Vieh, Fahrzeugen, leicht zerbrechlichen oder explosiven Gegenständen beladen sind, die mit Säure gefüllten Kesselwagen und Wagen, die die Aufschrift tragen: „Vorsichtig rangieren", müssen mit besonderer Vorsicht bewegt, auch dürfen sie dem Anprall abgestoßener oder ablaufender Wagen nicht ausgesetzt werden.

Diese Bestimmungen gelten auch für Wagen, an denen Personen beschäftigt sind, für nicht besetzte Personen-, Post- und Gepäckwagen mit Drehgestellen, Schlaf- und Speisewagen, Gastransportwagen, Wagenkrane und für Wagen, die sich in der Be- oder Entladung befinden.

(9) Bahnpostwagen, Speise- und Schlafwagen, in denen sich während eines Stillagers Personen aufhalten, werden bei Tage durch eine grüne Flagge an beiden Langseiten, bei Dunkelheit durch die Beleuchtung des Wagens (Signal 22), die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen durch schwarze Flaggen mit einem weißen P (Signal 23) gekennzeichnet.

B. Bewegung durch Menschen und Tiere.

(10) Wagen dürfen gleichzeitig nur in solcher Anzahl und nur mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, daß sie durch die Kraft der Arbeiter, durch die Wagenbremsen oder andere Bremsmittel in der Gewalt behalten werden.

(11) Die Arbeiter sollen die Wagen nicht ziehen, sondern schieben und beim Bewegen der Wagen nicht rückwärts gehen. Einen Wagen zwischen oder an den Puffern zu schieben, ist verboten.

(12) Bei Annäherung an eine Rampe, Ladebühne oder dergleichen dürfen die Arbeiter nicht an der diesen Anlagen zugewendeten Langseite der Wagen gehen.

(13) Fremde Personen dürfen zum Verschieben von Wagen nur mit Zustimmung des Rangierleiters und nur dann zugelassen werden, wenn es unumgänglich notwendig ist.

(14) Zugtiere müssen von einem Führer geleitet werden, der nicht zugleich als Rangierleiter oder Rangierarbeiter tätig sein darf. Der Führer darf weder im Gleise, noch zwischen diesem und der Zugkette gehen.

(15) Die Kette muß so lang sein, daß das Tier rechtzeitig aus dem Bereiche der Wagen gebracht werden kann, wenn sie gelöst wird. Der Führer hat darauf zu achten, daß sich Kette und Ortscheit (Wagescheit) nirgends festsetzen.

(16) Bei Annäherung an eine Rampe, Ladebühne oder dergleichen ist das Tier auf die der Rampe entgegengesetzte Gleisseite zu leiten oder auszuspannen.

C. Bewegung durch Lokomotiven.

(17) Dampflokomotiven müssen bei Rangierbewegungen mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein, wenn nicht von der Eisenbahndirektion
Ausnahmen zugelassen sind.

Bei kürzeren Bewegungen kann der Heizer durch einen mit der Handhabung der Bremse vertrauten Beamten ersetzt werden.

Unter einfachen Verhältnissen kann der Heizer zum An- und Abkuppeln der Wagen beigezogen werden.

(18) Befinden sich Ladungen von leicht feuerfangenden Gegenständen, wie Heu, Stroh u. dgl., unmittelbar vor oder hinter der Lokomotive, so hat der Rangierleiter den Lokomotivführer darauf aufmerksam zu machen. Dieser hat dann das Feuer mit besonderer Vorsicht zu behandeln.

(19) Gleichzeitig abzustoßende Wagen müssen miteinander gekuppelt sein (§ 80 [1]).

(20) Das Abstoßen von Wagen ist untersagt:
in Gleise, die in Hauptgleise münden oder sie kreuzen, solange auf diesen Züge erwartet werden, wenn die Hauptgleise nicht durch abweisende Weichen oder in einer vom
Vorstande der Betriebsinspektion
angeordneten Weise gesichert sind,
in Gleise, in denen sich Wagen befinden, an denen gearbeitet wird.

(21) Nur mit Genehmigung
des Vorstandes der Betriebsinspektion
darf abgestoßen werden:
in Gleise, die in der Fahrrichtung stärker als 1:400 fallen,
in kurze Stumpfgleise,
in Werkstättengleise,
in Gleise, die auf Drehscheiben, Schiebebühnen, Brückenwagen mit Gleisunterbrechung, in oder gegen Gebäude führen.

(22) Die in (8) „erster Absatz", die Unterschriften zu (22) und (23) sind als zu den Ziffern (23) und (24) gehörig zu bezeichnen,

genannten Wagen sollen nicht abgestoßen werden. Jedoch dürfen sie, mit Ausnahme der mit explosiven Gegenständen beladenen, durch eine Lokomotive in Gang gebracht werden, um sie leichter von Hand verschieben zu können.

(23) Bei starkem Winde ist das Abstoßen mit besonderer Vorsicht auszuführen und je nach den örtlichen Verhältnissen ganz zu unterlassen.

(24) Wenn nicht ausdrücklich Ausnahmen von der Eisenbahndirektion zugelassen sind, ist es verboten, während der Fahrt abzukuppeln, mit der Lokomotive oder dem vorderen Zugteil vorzufahren und zwischen diesem und dem hinteren Teil eine Weiche umzustellen.

D. Ablaufen der Wagen.

(25) Die Vorschriften in (19), (20) und (21) gelten auch für das Ablaufen.

(26) Besetzte Personen- und Postwagen und Wagen, die mit explosiven Gegenständen geladen sind, dürfen nicht ablaufen.

(27) Die Wagen dürfen nur in solchen Zwischenräumen ablaufen, daß die Weichen rechtzeitig umgestellt werden können und die Wagen das Merkzeichen überschritten haben, bevor nachfolgende Wagen auf den benachbarten Gleisen eintreffen.

§ 82. Aufhalten der Wagen.

A. Mit Bremsen.

(1) Es dürfen nur brauchbare Bremsen besetzt werden. Der Beamte, der eine schadhafte Bremse vorfindet, hat sie als solche zu bezeichnen oder davon Anzeige zu machen.

(2) Eine von einer Lokomotive bewegte Rangierabteilung ohne bediente Wagenbremse darf in einer maßgebenden Neigung *)

bis 1 : 200 höchstens 16 Wagenachsen,
„ 1 : 100 „ 10 „ ,

in stärkeren Neigungen höchstens 6 Wagenachsen enthalten. Enthält eine Abteilung mehr Achsen, so müssen mindestens so viel Bremsen bedient werden, wie bei einem mit einer Geschwindigkeit von 25 km fahrenden Hauptbahnzuge (§ 87 [7]).

Hiernach und auf Grund der maßgebenden Neigungen sind die Ausführungsvorschriften für die einzelnen Stationen von dem Vorstand der Betriebsinspektion zu treffen.

Wenn nichts anderes bestimmt ist, darf die Geschwindigkeit bei dieser Bremsbesetzung 25 km nicht übersteigen.

(3) Werden Wagen abgestoßen, so muß in dem an der Lokomotive verbleibenden Teile, wenn er nach (2) bediente Bremsen enthalten muß, die vorderste Bremse bedient und so gehandhabt werden wie nach (5) bei einem geschobenen Zuge.

In der abgestoßenen Wagengruppe muß mindestens der sechste Teil der Achsen gebremst werden können, jedoch dürfen bis zu 10 Achsen ohne bediente Bremse abgestoßen werden.

---

*) Die maßgebende Neigung ist die Neigung, die die meisten Bremsachsen erfordert. Erreicht diese aber nirgends die Länge von 1000 m, so kann statt ihrer die Neigung der Verbindungslinie derjenigen beiden 1000 m voneinander entfernten Punkte genommen werden, für die sich die größte Anzahl Bremsachsen ergibt (BO. § 55 [5]).

(4) Ohne bediente Bremse dürfen höchstens 6 Achsen gleichzeitig ablaufen. Ist eine ablaufende Wagengruppe stärker, so muß mindestens der sechste Teil der Achsen gebremst werden können. Bedingen die besonderen Verhältnisse einer Station eine Erhöhung dieser Bremszahl, so ist das Erforderliche von dem Vorstand der Betriebsinspektion anzuordnen.

(5) Wird das Signal zum Bremsen gegeben, so hat wenn gezogen wird, der hinterste, wenn geschoben wird, der vorderste Bremser die Bremse besonders rasch anzuziehen.

B. Mit Bremsschuhen.

(6) Bremsschuhe mit aufgebogener oder abgebrochener Spitze dürfen nicht verwendet werden.

(7) Bremsschuhe mit beiderseitiger Führung dürfen nicht auf breitgefahrene Schienen und nicht vor anliegenden Weichenzungen oder vor Herzstücken aufgelegt werden.

(8) Der Rangierleiter ist mit verantwortlich dafür, daß die Bremsschuhe nach der Beendigung des Rangiergeschäfts nicht auf den von Zügen oder Lokomotiven zu befahrenden Gleisen liegen bleiben, wenn die Aufsicht darüber nicht einem besonderen Beamten übertragen ist.

C. Mit Bremsknüppeln.

(9) Bremsknüppel dürfen nur bei langsamer Bewegung und nur dann verwendet werden, wenn der bremsende Arbeiter nicht durch Weichenböcke und sonstige Hindernisse gefährdet ist.

(10) Bremsknüppel sind entweder in die hierzu bestimmten Oesen u. dgl. oder zwischen Tragfeder und Langträger einzusetzen. Die Bremsknüppel zum Zwecke des Hemmens zwischen die Radspeichen zu stecken, ist verboten.

§ 83. Sicherung stillstehender Fahrzeuge.

(1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern (BO. § 52 [1]), wenn sie nicht etwa bei einem in Ausführung begriffenen Rangiergeschäft noch verschoben werden müssen. Auch in letzterem Falle sind die Wagen festzustellen, wenn die Neigungsverhältnisse der Gleise oder starker Wind befürchten lassen, daß die Wagen in Bewegung geraten könnten.

(2) Triebwagen und Lokomotiven müssen, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind, beaufsichtigt werden (BO. § 52 [2]).

(3) Solange eine geheizte Lokomotive stillsteht, muß der Regler geschlossen, die Steuerung auf die Mitte gestellt und die Handbremse angezogen sein.

Die Steuerung ist einzuklinken, die Zylinderhähne sind dabei geöffnet zu halten.

(4) Die Wagen sind festzustellen durch die Handbremsen, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen, durch Radvorleger, durch Sperrhölzer, die durch die Speichen eines Räderpaares gesteckt werden. Das Anlegen der Luftdruckbremse, das Auflegen von Bremsschuhen, Steinen, Holzstücken, Eisenteilen u. dgl. auf die Schienen zum Feststellen der Wagen ist verboten.

(5) Beim Aufstellen von Wagen und Wagengruppen vor einem Merkzeichen, einem Uebergang oder einer sonstigen freizuhaltenden Stelle ist zu berücksichtigen, daß die Wagen sich infolge

Streckens der Pufferfedern oder Anstoßens anderer Wagen noch bewegen können.

(6) Feste Gleissperren und Sperrbäume sind nach Beendigung der Rangierbewegung, für die sie geöffnet waren, wieder zu schließen.

(7) Für die Beachtung der Vorschriften in (4), (5) und (6) ist neben den Rangierern der Rangierleiter verantwortlich.

Auch der Weichensteller hat innerhalb seines Bezirks hierauf zu achten und gegebenenfalls das Erforderliche zu veranlassen. Stellwerkwärter können von dieser Verpflichtung durch den Vorstand der Betriebsinspektion entbunden werden.

(8) Auf Stationen, wo die Leitung des Rangierdienstes keinem besonderen Beamten übertragen ist, hat sich der Aufsichtsbeamte nach Beendigung des Rangiergeschäfts, spätestens vor dem Dienstschlusse, und bei stürmischer Witterung zu überzeugen, daß den Vorschriften dieses Paragraphen genügt ist.

6. Abschnitt.

Bildung der Züge.

§ 84. Stärke der Züge.

(1) Die Stärke der Züge richtet sich nach der größten, der Berechnung der regelmäßigen Fahrzeit zugrunde gelegten Geschwindigkeit (BO. § 54 [3]).

(2) Personenzüge dürfen bei Geschwindigkeiten

bis zu 50 km
nicht über 80 Wagenachsen,
von 51 bis 60 km
nicht über 60 Wagenachsen,
von 61 bis 80 km
nicht über 52 Wagenachsen,
von mehr als 80 km
nicht über 44 Wagenachsen,

bis zu 30 km
nicht über 80 Wagenachsen,
von 31 bis 40 km
nicht über 40 Wagenachsen,
von mehr als 40 km
nicht über 26 Wagenachsen

stark sein.

Diese Zahlen dürfen bei den Zügen mit Geschwindigkeiten

von 61 bis 80 km
bis zu 60 Wagenachsen,
von mehr als 80 km
bis zu 52 Wagenachsen,

von 31 bis 40 km
bis zu 48 Wagenachsen,
von mehr als 40 km
bis zu 30 Wagenachsen

für jeden sechsachsigen Wagen um zwei Achsen überschritten werden (BO. § 54 [4]).

(3) Güterzüge dürfen bei Geschwindigkeiten

bis zu 45 km
nicht über 120 Wagenachsen,
von 46 bis 50 km
nicht über 100 Wagenachsen,
von 51 bis 55 km
nicht über 80 Wagenachsen,
von 56 bis 60 km
nicht über 60 Wagenachsen

bis zu 30 km
nicht über 120 Wagenachsen

stark sein.

Auf Bahnen mit günstigen Neigungs- und Krümmungsverhältnissen und ausreichenden Bahnhofanlagen kann

die Eisenbahndirektion mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde für Güterzüge mit Geschwindigkeiten bis zu 45 km 150 Wagenachsen zulassen. (BO. § 54 [5]).

(4) Militärzüge und solche Güterzüge, die regelmäßig zur Personenbeförderung mitbenutzt werden, dürfen, wenn ihre Geschwindigkeit

45 km 30 km

nicht übersteigt, bis zu 110 Wagenachsen stark sein (BO. § 54 [6]).

Ueber die Bedingungen, unter denen für Züge mit Kriegstransporten ausnahmsweise mehr Achsen zugelassen sind, ist besondere Bestimmung getroffen.

(5) Die mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven oder auf die Strecken- und Bahnhofsverhältnisse zulässige Stärke der einzelnen Züge wird durch die Eisenbahndirektion im Anhang zum Fahrplanbuche bekanntgegeben.

§ 85. Beschränkung in der Verwendung von Wagen.

(1) Es sind auszuschließen:

a) Wagen mit einem Radstande von weniger als 2,5 m*), die nach dem 1. Januar 1893 neu beschafft worden sind:
bei allen Zügen;
Wagen mit einem Radstande von weniger als 2,5 m, die vor dem 1. Januar 1893 beschafft worden sind:
bei allen Personenzügen und bei Güterzügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;

b) Wagen mit einem Radstande von weniger als 3 m:
bei Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;

c) Wagen mit einem Radstande von weniger als 3,5 m:
bei Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km;

d) acht- und mehrräderige Wagen, bei denen der Radstand der Drehgestelle weniger als 1,2 m beträgt:
bei allen Zügen mit Personenbeförderung mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;

e) Wagen mit Bremse, deren Radscheiben aus Holz- oder Papiermasse bestehen:
bei allen Zügen;

f)**) Wagen mit Bremse, die auf Schalengußrädern oder Flußstahlscheibenrädern laufen, wenn Nabe, Radscheibe und Radreifen aus einem Stück gegossen sind:
bei allen Zügen;

---

*) Kaltlaufende Lokomotiven mit einem Radstande von mindestens 2,2 m dürfen in Zügen ohne Personenbeförderung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km befördert werden.

**) Die schweißeisernen Scheibenräder mit aufgeschweißten Flußstahlreifen, die der Beschränkung der gegossenen Flußstahlscheibenräder nicht unterliegen, aber diesen äußerlich ähnlich sind, sind an der Vorderfläche der Reifen mit weißer Oelfarbe gestrichen und

g) Wagen ohne Bremse, die auf Schalengußrädern laufen, wenn Nabe, Radscheibe und Radreifen aus einem Stück gegossen sind, und zwar
Personen-, Post- und Gepäckwagen:
bei allen Zügen,
Güterwagen:
bei allen Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km;
h) Wagen mit Achsen von weniger als 115 mm Stärke, gemessen in der Achsnabe:
bei allen Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;
i) Güterwagen, deren Gewicht einschl. der Ladung mehr als 30 Tonnen beträgt, wenn sie keine Drehgestelle haben und nicht Bremswagen mit durchgehender Bremseinrichtung sind:
bei allen Personenzügen
mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km;
k) Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden sind:
bei Zügen, die nachgeschoben werden
(für Zahnstangenbahnen gelten die besonderen Bestimmungen);
l) Wagenpaare, die durch die Ladung selbst verbunden sind:
bei den zur Personenbeförderung dienenden Zügen, wenn reine Güterzüge gefahren werden und diese zur Beförderung derartiger Wagen ausreichen;
m) Wagen, die nur in Arbeitszügen laufen dürfen (Xu-Wagen):
bei allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Zügen.
Jedoch darf ein solcher Wagen an den Schluß
der Güterzüge
der mit nicht mehr als 40 km fahrenden Züge
angehängt werden (vgl. § 88 [4]);
n) Wagen mit einem festen Radstande von mehr als 6 m bei Militärzügen im Mobilmachungsfalle.

(2) Zu Eilgut- und Viehsendungen und als Postbeiwagen, von denen nicht feststeht, daß sie von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation nur in Zügen ohne Luftdruckbremse befördert werden, sollen womöglich keine Wagen ohne Luftdruckbremse oder Leitung für die Luftdruckbremse verwendet werden.

§ 86. Bildung der Züge im allgemeinen.

(1) Bei der Zusammenstellung eines Zuges ist darauf zu achten, daß
a) die zulässige Achsenzahl nicht überschritten wird (§ 84),
b) nur Wagen eingereiht werden, die zur Beförderung mit dem Zuge zugelassen sind (§ 85),
c) die Wagen nach Vorschrift eingereiht werden,
d) die erforderlichen Bremswagen am richtigen Platze (§ 87 und 88) eingestellt werden und die Bremsen in gutem Zustande sind,
e) die Wagen vorschriftsmäßig (§ 89) doppelt gekuppelt werden,

---

außerdem an der Scheibe mit einem weißen, etwa 50 mm breiten Kreise von 600 mm mittlerem Durchmesser versehen. Statt des Oelfarbenanstrichs ist auch ein kleines Schildchen mit entsprechender Bezeichnung angebracht.

f) mit der Höhe der Puffer die vorgeschriebenen Grenzen (Puffermitte 940 bis 1065 mm über Schienenoberkante) eingehalten sind,
g) die Fahrzeuge vollständig lauffähig sind.
Hält der Zugführer einen Wagen nicht für lauffähig, so muß der Wagen zurückbleiben!
h) die Wagen ausreichend geschmiert sind (Anlage 9*),
i) die Wagen gereinigt und, wenn erforderlich, desinfiziert oder, wenn sie zum Desinfizieren versandt werden, geschlossen sind (vgl. die Desinfektionsvorschriften und MTrO. § 49),
k) die Vorschriften über die Beladung befolgt sind,
l) die seitwärts aufschlagenden Türen und Klappen der Güterwagen sicher verschlossen sind,
m) die Gepäckwagen mit den im Inventarienverzeichnis der Wagen aufgeführten Ausrüstungsstücken versehen sind.

(2) Schemelwagen, die durch die Steifkupplung oder durch die Ladung selbst verbunden werden, sind in den hinteren Teil des Zuges einzustellen,

soweit Ausnahmen nicht ausdrücklich zugelassen sind.

(BO. § 56 [1]).

(3) Wagenpaare, über die dieselbe Ladung reicht, und Wagen mit ungewöhnlicher Kupplung dürfen, wenn sie in Zügen mit Personenbeförderung überhaupt zugelassen sind (§ 85 [1]), nicht unmittelbar vor oder hinter besetzte Personenwagen gestellt werden (BO. § 56 [2]).

(4) Schemelwagen, die durch die Ladung selbst oder durch Steifkupplung verbunden sind, dürfen nur in beschränkter Anzahl eingestellt werden. Wenn nichts anderes vorgeschrieben ist, beträgt die höchste zulässige Anzahl

a) bei reinen Güterzügen und den für ihre Beförderung freigegebenen Güterzügen mit Personenbeförderung
auf Strecken mit Neigungen bis 1 : 100: 8 Paare;
auf Strecken mit stärkeren Neigungen: 5 Paare;
b) bei den für ihre Beförderung freigegebenen Personenzügen
auf Strecken mit Neigungen bis 1 : 100: 3 Paare,
auf Strecken mit stärkeren Neigungen: 2 Paare.

Wegen der Einschaltung von Bremswagen vgl. § 88 (3).

Im übrigen ist bei der Einstellung derartiger Wagen besonders darauf zu achten, daß die Vorschriften über die Beladung (Anlage VI zum Vereins-Wagen-Uebereinkommen) befolgt sind.

(5) Wagen mit leicht feuerfangenden Gegenständen dürfen nicht in unmittelbare Nähe der Lokomotive oder der Wagen mit Ofenheizung gestellt werden. Offene Wagen mit solcher Ladung müssen mit einer Decke versehen sein (BO. § 56 [3]).

(6) Für die Stellung der Wagen mit explosiven Gegenständen gelten die Bestimmungen der Anlage 10, für solche Sendungen der Militärverwaltung auch die des § 54 der MTrO.

(7) Güterwagen mit mehr als 60 Tonnen Tragfähigkeit dürfen, wenn sie beladen sind, nicht unmittelbar hinter der Lokomotive, mehrere solcher Wagen dürfen nicht unmittelbar hintereinander eingestellt werden. Sie dürfen auch den Schluß eines Zuges nicht bilden, vielmehr muß einem solchen Wagen mindestens noch ein beladener Güterwagen folgen.

---

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(8) Bei der Stellung des Postwagens ist auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu nehmen, soweit es der Bahnbetrieb gestattet.

Auch ist, soweit tunlich, zu vermeiden, ihn als Schutzwagen (§ 91 [4]) zu verwenden.

(BO. § 56 [5]).

(9) An den Schluß der Züge dürfen nur Wagen gestellt werden, woran die Schlußsignale angebracht werden können (BO § 56 [9]).

(10) Wagen außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie den Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (Vereins-Wagen-Uebereinkommen, Anlage 1) entsprechen. Andernfalls bedarf ihre Einstellung der Genehmigung der Eisenbahndirektion, die nur erteilt werden darf, wenn alle an der Beförderung beteiligten Verwaltungen der Einstellung zugestimmt haben (BO. § 56 [10]).

(11) An den Zügen, An den Militärzügen, die ohne durchgehende Bremse gefahren werden, ist eine Zugleine vom Platze des Zugführers oder eines andern an der Aufsicht über den Zug beteiligten Beamten bis zur Dampfpfeife der Lokomotive zu führen (BO. § 58 [3]). Wenn mit Vorspann gefahren wird, ist die Leine bis zur hinteren Lokomotive zu führen.

§ 87. Ausrüstung der Züge mit Bremsen.

(1) Als Bremsen im Sinne dieser Vorschriften gelten nur solche, die bestimmt sind, während der Fahrt der Züge benutzt zu werden, nicht aber Rangierbremsen.

(2) Nach der Handhabung werden unterschieden:

a) die Handbremse, die an jedem einzelnen Fahrzeuge von Hand bewegt wird,

b) die Gruppenbremse, bei der die Bremsen mehrerer Wagen von einem Punkte aus in Tätigkeit gesetzt werden können,

c) die durchgehende Bremse, bei der alle Bremsen des Zuges von einem Punkte aus in Tätigkeit gesetzt werden können.

(3) Die Personenzüge bis zu einer Stärke von 60 Wagenachsen die eine größere Geschwindigkeit erreichen als 30 km, müssen mit durchgehender Bremse ausgerüstet sein.

Ausnahmen können für Züge, die bei Einhaltung der kürzesten Fahrzeit (§ 48 [13]) keine größere Geschwindigkeit als 60 km erreichen, von der Eisenbahndirektion zugelassen werden.

Die Züge, die eine größere Geschwindigkeit als 60 km 40 km erreichen, müssen mit einer Luftdruckbremse ausgerüstet sein, soweit nicht für besondere Verhältnisse ein anderes Bremssystem vorgeschrieben ist.

(4) Züge von mehr als 60 Wagenachsen dürfen nur dann mit durchgehender Bremse gefahren werden, wenn es von der Eisenbahndirektion besonders angeordnet ist.

(5) Die Bremsen eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Zuges müssen in der nach (7) bis (9) erforderlichen Mindestzahl auch von Hand bedienbar sein.

(6) Bei Lokomotiven, die zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als

60 km Geschwindigkeit 40 km Geschwindigkeit

dienen, muß eine Triebradbremse vorhanden sein, die mit der durchgehenden Bremse in Tätigkeit gesetzt werden kann (BO. § 35 [4]).

(7) Außer den Bremsen an den Lokomotiven und Tendern müssen so viele Bremsen vorhanden sein, daß mindestens die aus dem Fahrplanbuche sich ergebende Anzahl der Wagenachsen gebremst werden kann.

(8) Bei Zählung der Wagenachsen und bei Feststellung der Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Als unbeladen gilt eine Güterwagenachse nur dann, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen, von kalten Lokomotiven und leeren Tendern sind voll in Ansatz zu bringen (BO. § 55 [3]).

(9) Ein bei der Berechnung der Bremsachsen sich ergebender Bruchteil ist voll zu rechnen (BO. § 55 [4]).

(10) Als Bremsachsen dürfen nur die Achsen von Wagen gezählt werden, deren Bremseinrichtungen sich in durchaus gutem Zustande befinden.

(11) Wagengruppen, die gemäß § 88 (6) an Personenzüge mit durchgehender Bremse angehängt, an die Bremse aber nicht angeschlossen werden, müssen, wenn sie mit Reisenden besetzt werden sollen (§ 41 [4]) in sich so viele von Hand bediente Bremsen enthalten, wie nach (7) Bremsen erforderlich sind. Bleiben die Wagen unbesetzt, so dürfen die Bremsachsen des letzten durchgehend gebremsten Wagens bei Bemessung der Bremsachsen für diese Gruppe angerechnet werden (BO. § 55 [6]).

(12) Militärzüge sind auf der Ausgangsstation für die vorgesehene Fahrstrecke mindestens mit so viel Bremsachsen auszurüsten, wie nach den Bestimmungen für die Hauptbahnen bei einer Geschwindigkeit von 40 km erforderlich sein würden (BO. § 55 [9]). Die hiernach erforderliche Anzahl von Bremsachsen ergibt sich aus dem Fahrplanbuche.

Im Kriege können in einzelnen Fällen nach Anordnung der Militäreisenbahnbehörden die für stärkere Neigungen mehr erforderlichen Bremswagen nur für diese Strecken zugefügt werden (MTrO. § 36 [4]).

(13) Die Bremsleine der Seilbremse darf sowohl bei der durchgehenden als auch bei der Gruppenbremse über höchstens 28 Wagenachsen geführt werden. Bei ungünstigen Streckenverhältnissen, bei Schnee und Glatteis ist diese Zahl nach näherer Anweisung des Vorstandes der Betriebsinspektion zu ermäßigen.

(14) In den mit Seil-(Heberlein-)Bremse fahrenden Zügen dürfen zwischen der Lokomotive und dem ersten durchgehend gebremsten Wagen nicht mehr ungebremste Wagen laufen, als mit 4 Achsen der durchgehenden Bremskraft gebremst werden können, höchstens jedoch 16 Wagenachsen. Ohne Rollenführung dürfen nicht mehr als 6 Wagenachsen unmittelbar hintereinander gestellt werden.

(15) Müssen vor der durchgehenden Seilbremse mehr als 16 Wagenachsen ohne diese Bremse eingestellt werden, so ist

sie als durchgehende Bremse auszuschalten; sie kann dann als Gruppenbremse Verwendung finden.

(16) Von einem Ueberschusse an Bremskraft einer Gruppenbremse darf die Kraft von 4 Bremsachsen auf die vor der Gruppenbremse und von 2 Bremsachsen auf die hinter der Gruppenbremse laufenden Wagen angerechnet werden.

§ 88. Verteilung der Bremsen im Zuge.

(1) Die zu bedienenden Bremsen sind tunlichst gleichmäßig im Zuge zu verteilen (BO. § 56 [8]).

(2) Die Strecken, auf denen der letzte Wagen ein Bremswagen sein muß, sind aus den Fahrplänen und dem Anhang zum Fahrplanbuch zu ersehen. Der letzte Wagen eines Zuges, mit dem explosive Gegenstände befördert werden, muß stets ein Bremswagen sein.

(3) Zwischen je drei Paaren von Wagen, die durch die Ladung selbst oder durch Streifkupplung verbunden sind (§ 86 [3]), muß sich ein Bremswagen befinden.

(4) Bei Güterzügen, Bei Zügen, die nicht mehr als 40 km Geschwindigkeit erreichen und die nach (2) eine Schlußbremse haben müssen, darf dahinter noch ein leerer, beschädigter, aber lauffähiger Wagen, der inmitten des Zuges nicht eingestellt werden kann, angehängt werden (BO. § 55 [7]).

(5) Wo eine Schlußbremse nicht erforderlich ist, dürfen dem letzten Bremswagen nur halb so viel ungebremste Achsen folgen, wie nach den Bestimmungen des § 87 auf dessen Bremsachsen entfallen würden. Bis zu 6 Achsen dürfen jedoch stets angehängt werden (BO. § 55 [8]), sofern nur die Bestimmungen des § 87 für den ganzen Zug erfüllt sind und die Bestimmungen in (6) nicht entgegenstehen.

(6) Am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Personenzugs dürfen innerhalb der zugelassenen Zugstärke (§ 24) einzelne an die Bremse nicht angeschlossene Wagen mitgeführt werden, und zwar

a) bei Zügen bis 30 km Geschwindigkeit bis zu 30 Achsen,
b) bei Zügen von 31 bis 40 km Geschwindigkeit bis zu 20 Achsen,
c) bei Zügen von 41 bis 50 km Geschwindigkeit bis zu 16 Achsen,
d) bei Zügen von 51 bis 60 km Geschwindigkeit bis zu 12 Achsen,
e) bei Zügen von 61 bis 80 km Geschwindigkeit bis zu 6 Achsen.

An Züge, die mit mehr als 80 km Geschwindigkeit 40 km Geschwindigkeit fahren, dürfen solche Wagen nicht angehängt werden (BO. § 56 [6]).

§ 89. Kuppeln der Fahrzeuge.

(1) In den Personenzügen, in den 80 Achsen nicht übersteigenden Militärzügen und in den eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km erreichenden Güterzügen sind die Fahrzeuge so fest zu kuppeln, daß die Pufferfedern etwas angespannt sind (BO. § 61 [1]).

(2) Bei Güterzügen, deren Geschwindigkeit 45 km nicht übersteigt, und bei Militärzügen von mehr als 80 Achsen ist so zu

kuppeln, daß die Puffer im geraden Gleise 2 bis 3 cm voneinander abstehen.

(3) Die nicht im Gebrauche befindlichen Kupplungen und Notketten müssen während der Fahrt der Züge aufgehängt sein (BO. § 61 [2]).

(4) Die Wagen sind stets doppelt miteinander zu kuppeln. Zuerst sind die Hauptkupplungen, dann die Sicherheitskupplungen einzuhängen, hierauf die Bremsschläuche und endlich die Heizschläuche zu verbinden. Zu lösen ist in umgekehrter Reihenfolge. Vor dem Lösen der Brems- und Heizschläuche sind die Absperrhähne zu schließen. Wegen des Kuppelns der Lokomotive mit dem Zuge vgl. § 42 (4).

(5) Nach der Verbindung der Bremsschläuche sind die Bremshähne so langsam zu öffnen, daß keine Schnellbremsung eintritt. Beim Abkuppeln von Fahrzeugen müssen die Schlauchkupplungen in die Lehrkupplungen eingehängt werden.

§ 90. Bildung der Güterzüge.

(1) Die allgemeinen Bestimmungen über die Einteilung und die Zusammenstellung der Güterzüge sind in den Beförderungsvorschriften und deren Anlagen enthalten.

(2) Soweit nichts anderes bestimmt ist oder die Vorschriften über die Stellung der Wagen (§ 86 [2] bis [8]) oder über die Verteilung der Bremsen im Zuge (§ 88) keine Abweichungen bedingen, sind die Wagen so zu ordnen, daß die für die jeweilig nächste Station bestimmten Wagen vorn stehen.

§ 91. Bildung der Personenzüge.

(1) Bei der Einstellung der Personenwagen ist darauf zu achten, daß

a) Frauen-, Nichtraucher- und Raucherabteile in der vorgeschriebenen Anzahl ([9] u. [10]) vorhanden und die äußere Bezeichnung mit der maßgebenden inneren Bezeichnung übereinstimmt,
b) an den zu besetzenden Wagen die Türen aufgeschlossen sind,
c) die Wagen nach den besonderen Vorschriften gereinigt, die Handgriffe abgewischt, die Fußtritte bei Schneefall gesäubert und bei Glatteis bestreut sind,
d) die Einrichtungen zur Beleuchtung in Ordnung und ausreichend mit Brennstoff versehen sind,
e) die Wagen bei Dunkelheit beleuchtet sind,
f) die Heizeinrichtungen bei kalter Witterung in Ordnung sind und mit dem Heizen nach den besonderen Vorschriften begonnen wird,
g) die Wagen, namentlich im Sommer bei großer Hitze, gehörig gelüftet werden,
h) die Wascheinrichtungen und Aborte in Ordnung und die Wassergefäße gefüllt sind (§ 92),
i) die Laufschilder (§ 93 [3] und [4]) und die losen Ausrüstungsstücke — Teppiche, Matten usw. — vorhanden sind.

(2) Die Anzahl, Gattung und Reihenfolge der Wagen, aus denen die Personenzüge zusammenzusetzen sind, wird durch den Zugbildungsplan vorgeschrieben. Im Stamme der Züge (§ 93 [1] a) sollen die Wagen derselben Klasse in der Regel zusammengestellt werden.

(3) Wegen der Bildung der Züge und Zugteile für Militärtransporte vgl. MTrO. §§ 36 und 46.

(4) In die zur Personenbeförderung bestimmten, von einer

Lokomotive geführten Züge ist bei den mit mehr als 50 km Geschwindigkeit fahrenden Zügen hinter der Lokomotive ein nicht zur Aufnahme von Reisenden zu verwendender Schutzwagen einzustellen. Ausgenommen sind die mit durchgehender Bremse ausgerüsteten, nicht mehr als 40 Wagenachsen führenden Züge solcher zweigleisigen Strecken, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen, wenn die Züge nicht mit mehr als 60 km Geschwindigkeit fahren.

Bei dienstlichen Sonderzügen ist kein Schutzwagen erforderlich.

Wegen der Verwendung des ersten Abteils als Schutzabteil vgl. § 41 (1) a.

(5) Zweiachsige Wagen dürfen in Schnell- und Eilzüge nur eingestellt werden, wenn es von der Eisenbahndirektion ausdrücklich angeordnet ist. Auch dürfen in diesen Zügen zwischen Drehgestellwagen Wagen anderer Bauart nur mit Genehmigung der Eisenbahndirektion eingestellt werden.

(6) Dreiachsige Wagen, die in Schnell- oder Eilzüge eingestellt werden sollen, worin Wagen mit Drehgestellen laufen, müssen wenigstens 6 m Radstand und 16 t Eigengewicht haben.

(7) Zu den im Frieden in kalter Jahreszeit vorkommenden Mannschaftstransporten sind möglichst viele Wagen mit Heizvorrichtung zu verwenden (MTrO. § 36 [6]).

In die zu Militärtransporten im Mobilmachungsfalle zu verwendenden, für Gas- oder elektrische Beleuchtung eingerichteten Personenwagen sind Notlaternen einzusetzen (MTrO. § 36 [5]).

(8) Zu einer dauernden Vermehrung oder Verminderung der im Zugbildungsplane vorgesehenen Wagenzahl ist die Genehmigung der Eisenbahndirektion erforderlich. Sie ist einzuholen, sobald das Bedürfnis für eine Aenderung bemerkt wird.

(9) In jedem Zuge ist mindestens ein Abteil jeder Klasse als Frauenabteil zu bestimmen, wenn der Zug wenigstens drei Abteile dieser Klasse führt. In Zügen, in denen keine Abteilwagen laufen, ist, wenn möglich, ebenfalls ein Raum für die gesonderte Unterbringung von Frauen zu bestimmen. In Vorortzügen werden Frauenabteile in der Regel nicht geführt.

Wenn auf einer Station mehrere Kurswagen (§ 93 [1] b) gleicher Richtung zusammentreffen, können leere Frauenabteile bis auf eins aufgegeben und als Nichtraucherabteile benutzt werden. Beizubehalten ist das Frauenabteil des am weitesten laufenden Wagens.

(10) a) In den Personenzügen sind die Hälfte der Wagen oder Abteilungen I., II. und III. Klasse ohne Einrechnung der Frauenabteile und bei ungeraden Zahlen auch die überschießenden Abteile für Nichtraucher zu bestimmen und demgemäß innen und außen zu bezeichnen.

b) Die in einzelnen Speisewagen befindlichen Abteile für den gewöhnlichen Verkehr sind für Nichtraucher zu bestimmen.

c) Führt ein Zug nur ein Abteil I., II. oder III. Klasse, so ist darin ein Aushang anzubringen, wonach im Abteil nur unter Zustimmung aller Mitreisenden geraucht werden darf.

d) Nichtraucher-Abteile dürfen innerhalb der vorgeschriebenen Zahl nicht zu Raucherabteilen umgewandelt werden, auch wenn die Raucherabteile nicht ausreichen.

Ausnahmen sind für Vorort- und Nebenbahnzüge zulässig und werden von
der Eisenbahndirektion
bekanntgegeben.

Wenn in der IV. Klasse Nichtraucherabteile zu führen sind, wird dies im Zugbildungsplan bekanntgegeben.

(11) Bei Schnell- und Eilzügen soll von jedem Abteil aus ein Abort zugänglich sein. Ausnahmen können für den inneren Verkehr von
der Eisenbahndirektion
zugelassen werden.

Bei Personenzügen muß mindestens ein Abort für die I. und II. und einer für die III. Klasse vorhanden sein, soweit nicht für den Nahverkehr und für Nebenbahnen anderes angeordnet ist. Bei der Bestimmung der Frauen-, Nichtraucher- und Raucherabteile sind die mit Abort verbundenen Abteile möglichst gleichmäßig zu verteilen.

Auf die Einstellung möglichst vieler Wagen mit Abort in Militärzüge ist Bedacht zu nehmen (MTrO. § 36 [7]).

Vorortzüge führen in der Regel keine Aborte.

(12) Ein Abteil I. oder II. Klasse darf, auch wenn der Zug nur diese Klassen führt, als Dienstabteil für die Zugbegleitbeamten nicht eingerichtet werden.

Ein Dienstabteil darf in den Fernzügen nur dann eingerichtet werden, wenn zwei oder mehr im Schaffnerdienst tätige Beamte den Zug begleiten. Im Bedarfsfalle muß es den Reisenden freigegeben werden.

§ 92. Versorgung der Personenwagen mit Wasser.

(1) Die in den Personenwagen befindlichen Wasserbehälter, Wasserflaschen und Kannen sind auf der Station, die die Wagen einstellt und bei längeren Fahrten auch auf den hierfür im Zugbildungsplane bestimmten Unterwegsstationen mit frischem Wasser zu füllen.

(2) Solange die Wagen geheizt werden, sind die festen Wasserbehälter und die gläsernen Wasserflaschen nicht zu füllen, wenn nicht auch die Räume geheizt werden, in denen sie untergebracht sind. Werden diese Räume geheizt, so unterbleibt die Füllung der gläsernen Wasserflaschen und der hochliegenden festen Wasserbehälter erst bei einer Außenwärme von — 10° C, die der tiefliegenden Wasserbehälter bei einer Außenwärme von — 2° C. Als Ersatz sind dann die losen Wasserkannen zu füllen.

(3) Auf den Endstationen sind die Behälter zu leeren, sobald die Außenwärme auf 0° gesunken ist.

§ 93. Unterscheidung der Personenzugwagen. Zugbildungsstationen. Laufschilder.

(1) Die in den Personenzügen laufenden Wagen werden unterschieden in:

a) Stammwagen: Wagen, die im Zuge auf der ganzen von ihm durchlaufenen Strecke ständig laufen und über diese Strecke nicht hinausgehen,

b) Kurswagen: Wagen die auf eine Anschlußstrecke über- oder von einer solchen zugehen,

c) Verstärkungswagen: Wagen, die außer dem Stamme des Zuges nur an bestimmten Tagen oder nur auf einer Teilstrecke laufen,

d) Bereitschaftswagen: Wagen die zur außergewöhnlichen Verstärkung der Züge oder als Ersatz für schadhafte und untersuchungspflichtige Wagen bereitgehalten werden.

(2) Die Stationen, wo der Stamm der Züge gebildet wird, heißen Zugbildungsstationen.

(3) Die Stamm-, Kurs- und Verstärkungswagen sind auf beiden Seiten mit Laufschildern zu versehen. Bei Zügen des Nah- und Vorortverkehrs und bei Nebenbahnzügen genügen Laufschilder am ersten und letzten Wagen oder an der Stirn der Lokomotive.

(4) Die Personenwagen der D-Züge erhalten auch im Innern an beiden Enden des Seitengangs Laufschilder.

(5) Die Laufschilder werden von der Wagen-Eigentumsverwaltung gestellt, soweit anderes nicht besonders vereinbart ist.

§ 94. Außergewöhnliche Verstärkung der Personenzüge.

(1) Reichen die Plätze in einem Zuge nicht aus, so sind, wenn nichts anderes bestimmt ist, Bereitschaftswagen innerhalb der zulässigen Zugstärke einzustellen oder ist die Einstellung bei einer Vorstation zu beantragen. Insbesondere ist es Sache der Stationen, die für Märkte, Volksfeste oder aus sonstigen Gründen einen größeren Verkehr erwarten, die Züge zu verstärken oder dies rechtzeitig bei dem

Betriebsbureau der Eisenbahndirektion

zu veranlassen.

Werden ausgerüstete Güterwagen mit durchgehender Bremse für die Personenbeförderung eingestellt, so müssen im Innern Schilder angebracht sein, die auf die Benutzung der Notbremse hinweisen.

Eine Verstärkung der Züge ist tunlichst zu vermeiden, wenn dadurch die Erreichung eines Anschlusses in Frage gestellt oder Vorspann erforderlich wird.

(2) Wegen Mangels an Plätzen für Raucher dürfen die Züge nicht verstärkt werden, solange noch Plätze für Nichtraucher frei sind.

(3) Müssen die im Zugbildungsplane vorgesehenen Kurswagen ausnahmsweise vermehrt werden, so hat die Station, die einen solchen Wagen einstellt, dies den Stationen, wo der Wagen an einen anderen Zug oder in einen fremden Bezirk übergeht, und der Endstation telegraphisch zu melden.

(4) Die Einstellung von Postbeiwagen in Schnell- und Personenzüge bedarf der Genehmigung

der Eisenbahndirektion.

§ 95. Verfahren beim Aussetzen von Wagen oder Ausfallen von Kurswagen.

(1) Wird ein Personen- oder Gepäckwagen wegen Laufunfähigkeit ausgesetzt, so ist dies der Station, die den Wagen stellt, und bei Kurswagen auch dem

Betriebsbureau der Eisenbahndirektion

telegraphisch zu melden. Dabei sind der Tag und die Zug-

nummer, der Weg, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens und die Ursache des Aussetzens anzugeben, auch mitzuteilen, ob ein Ersatzwagen gestellt wurde.

Bei Postwagen ist die Meldung an das zuständige Postamt zu machen und dessen Entscheidung vor der Wiedereinstellung einzuholen.

(2) Konnte für einen ausgesetzten Kurswagen Ersatz nicht gestellt werden, oder fällt ein Kurswagen wegen Anschlußversäumnis aus, so ist dies der nächsten Station, die einen Ersatz stellen kann, und der Endstation telegraphisch anzuzeigen.

§ 96. Rücksendung und Beförderung leerer Personen- und Gepäckwagen.

(1) Die in den Zügen frei werdenden oder aus den Werkstätten kommenden Personen- und Gepäckwagen sind der Heimatstation oder dem Heimatbezirke möglichst rasch wieder zuzuführen. Keine Station darf einen ihr nicht zugeteilten Wagen zurückhalten oder die Rücksendung von Wagen, die ihr vorübergehend überwiesen wurden, über die Zeit des Bedarfs hinaus verzögern.

(2) Soweit über die Rücksendung der Wagen keine besondere Verfügung getroffen, ist hierzu die günstigste Gelegenheit zu wählen. Zunächst kommt die Rücksendung mit einem Zuge gleicher Gattung wie der, mit dem die Wagen eingetroffen sind, und ihre Benutzung zur Verstärkung der Züge in der Richtung zur Heimat in Frage. Würden Schnell- und Personenzüge zu sehr belastet werden, so sind die Wagen mit Eilgüterzügen oder mit Güterzügen zurückzusenden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß Wagen, die auf Stationen mit räumlich von den Personenbahnhöfen getrennten Güterbahnhöfen in Güterzügen eintreffen, erst wieder verwendet werden können, nachdem sie auf dem Güterbahnhof ausrangiert und dem Personenbahnhofe zugeführt worden sind.

(3) Bestehen über die Art der Rücksendung Zweifel oder erfolgt diese zweckmäßig mit Sonderzug, so ist die Entscheidung der zuständigen Stelle einzuholen.

(4) Allen leer zurücklaufenden und den auf Verfügung des Betriebsbureaus anderen Stationen überwiesenen leeren Personen- und Gepäckwagen ist ein Begleitschein nach Anlage 18*) mitzugeben. Die Nummer des Begleitscheins ist in Spalte „Bemerkungen" des Personen- oder Güterwagenzettels (§ 62) einzutragen. Die Bestimmungsstation und bei fremden Wagen auch der Beförderungsweg ist, soweit nicht eine Bezettelung vorgeschrieben ist, beiderseits auf den Tritten mit unverkürztem Stationsnamen aufzuschreiben und im Begleitschein einzutragen. In diesem ist auch die Anzahl der etwa beigegebenen Schlüssel zu vermerken. Bei Rücksendung und Beförderung mit Güterzügen sind die Wagen den Uebergangsstationen und der Empfangsstation unter Angabe des Zuges telegraphisch vorzumelden.

(5) Leer zurücklaufende und auf Verfügung des Betriebsbureaus anderen Stationen überwiesene leere Personenwagen sind zu verschließen und auch bei Beförderung in Personenzügen nicht zu beleuchten.

(6) Ueber die Rückbeförderung leerer, zu Militärtransporten benutzter Wagen vgl. MTrO. § 49 8.

(7) Eine Trennung der Wagen vom Begleitschein ist verboten. Ist dies aus betrieblichen Gründen nicht zu vermeiden,

*) Die Anlage ist fortgelassen.

so sind von der trennenden Station neue Begleitscheine unter Angabe der Gründe auszustellen.

§ 97. Brems- und Heizleitungsrohre. Heizkupplungen und Schlußhähne.

(1) Die Brems- und Heizleitungsrohre sind bestimmten Stationen — Heimatstationen — zugeteilt. Ihre Verteilung wird durch den Zugbildungsplan bekanntgegeben. Andere Stationen wenden sich an eine der Heimatstationen, in der Regel an die nächstgelegene und, wenn diese nicht aushelfen kann, an das Betriebsbureau der Eisenbahndirektion.

(2) Die Leitungsrohre sind in möglichster Nähe der Bahnsteige gegen Nässe und Verunreinigung geschützt aufzubewahren.

(3) Die Rohre sind stets — auch bei Benutzung — mit Begleitschein zu befördern.

(4) Die Rohre müssen abgenommen werden, sobald das Bedürfnis zur Benutzung aufhört.

Abgenommene Leitungsrohre sind mit dem nächsten Personenzug an die Heimatstation zurückzusenden, wenn nicht ihre Wiederverwendung in der Richtung zur Heimatstation oder darüber hinaus innerhalb der nächsten 24 Stunden in Aussicht steht oder auf dem Begleitscheine Bestimmung über die Weiterverwendung getroffen ist.

Muß ein Wagen mit losem Leitungsrohr mit einem Personenzuge zur Ausgangsstation zurückgeleitet werden, so bleibt das Leitungsrohr am Wagen.

(5) Für die Behandlung der Heizkupplungen und Schlußhähne gelten die Vorschriften über die Heizung der Züge. Bestand und Verteilung der Heizkupplungen und Schlußhähne ist im Zugbildungsplan enthalten und wird besonders bekanntgegeben.

7. Abschnitt.

Fahrten mit Kleinwagen.

§ 98. Begriff und Benutzung der Kleinwagen.

(1) Kleinwagen sind die Bahnmeisterwagen (Rollwagen), Dräsinen, Eisenbahnfahrräder, Gleismesser und ähnliche Fahrzeuge, die mit Menschenkraft oder durch Triebwerke bewegt werden und nicht bestimmt sind, in die Züge eingestellt zu werden.

(2) Kleinwagen dürfen nur zu den nachstehend verzeichneten Zwecken benutzt werden:

a) zur Beförderung der von den Aufsichtsbehörden zur Besichtigung der Bahn entsandten höheren Beamten,

b) zur Beförderung der mit der Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn- und Telegraphenanlagen betrauten Beamten und ihrer Vertreter,

c) zur Beförderung von Geräten-, Bau-, Betriebs- und Telegraphenmaterialien durch die Bahnmeister und die von ihnen beauftragten Rottenführer, Bahnwärter, Weichensteller und verpflichteten Arbeiter,

d) zur Beförderung der Bahnärzte und der Hebammen in dringenden Fällen (bei schweren Erkrankungen von Eisenbahnbeamten und ihrer Angehörigen, Unfällen u. dgl.),

e) zur Beförderung von Beamten zur Auszahlung der Gehälter und Löhne, wenn diese Art der Auszahlung von der Eisenbahndirektion angeordnet ist.

f) zur Beförderung von Beamten, Unternehmern und Arbeitern auf Anweisung
des Vorstandes der Betriebsinspektion,
g) zur Beförderung von Umzugsgut, Brennmaterial und Wasser für Bahnbeamte, die an der freien Strecke wohnen, mit Genehmigung
des Vorstandes der Betriebsinspektion.

(3) Die Fahrten mit Kleinwagen sind auf das notwendigste zu beschränken.

Untersagt ist ihre Benutzung:

a) den Bahnmeistern bei den regelmäßigen Streckenuntersuchungen, wenn ihnen hierzu nicht etwa Eisenbahnfahrräder überwiesen sind,
b) den Arbeitern, um von der Wohnung nach der Arbeitsstelle und zurück oder zur Lohnauszahlung zu fahren,
c) zu nichtdienstlichen persönlichen Zwecken, soweit sie nicht in
(2) ausdrücklich zugelassen sind.

Ausnahmen sind zu a und b mit Genehmigung
des Vorstandes der Betriebsinspektion
zulässig.

§ 99. Beschaffenheit und Ausrüstung der Kleinwagen.

(1) Dräsinen und Fahrräder müssen mit kräftig wirkenden Bremsen versehen sein, andere Fahrzeuge dann, wenn sie auf Strecken mit Neigungen von mehr als 1 : 400 bewegt werden.

(2) An den Bahnmeisterwagen (Rollwagen) muß das Eigengewicht und die Tragfähigkeit angeschrieben sein.

§ 100. Bereitstellung der Kleinwagen und der Begleitmannschaft.

(1) Zu Fahrten auf der freien Strecke stellt der Bahnmeister den Wagen, wenn dieser nicht einem anderen Beamten überwiesen ist, und die Begleitmannschaft (§ 101). Wegen der Fahranweisung vgl. § 102.

(2) Ist der Bahnmeister abwesend, so hat in dringenden Fällen der Vorsteher der Station einen Kleinwagen zu stellen und dann alles zu veranlassen, was dem Bahnmeister dabei obliegt. Dem letzteren ist sobald wie möglich Mitteilung zu machen.

(3) Ueber die Benutzung der den Stationen überwiesenen Kleinwagen innerhalb der Station verfügt der Vorsteher. Zu solchen Fahrten hat er auch die Begleitmannschaft zu stellen.

§ 101. Begleitung der Kleinwagen.

(1) Kleinwagen müssen bei der Fahrt durch einen zur Führung berechtigten Betriebsbeamten begleitet werden. Dieser Beamte ist für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich.

(2) Der Führer muß den Fahrplan der Strecke, 6 Knallkapseln, eine rote Signalflagge oder die Scheibe des Signals 6b und bei Dunkelheit eine rot blendbare Laterne zum Geben des Signals 24 mit sich führen. Er hat seine Uhr vor der Fahrt mit der Stationsuhr in Uebereinstimmung zu bringen.

Der Führer eines einsitzigen Fahrrads braucht Signalmittel nicht mitzuführen.

(3) Wenn der Bahnmeister einen Kleinwagen begleitet, hat er die Führung zu übernehmen.

(4) Ein höherer Betriebsbeamter, der einen Kleinwagen benutzt, ist berechtigt, die Führung zu übernehmen. Macht er hiervon Gebrauch, so hat er es dem sonst zur Führung berufenen Beamten

ausdrücklich zu erklären. Er ist dann für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich.

(5) Außer dem Führer müssen bei Fahrten auf freier Strecke dem Wagen so viele Arbeiter mitgegeben werden, daß das Fahrzeug rasch entladen und aus dem Gleise entfernt werden kann. Fahrzeuge, die von einer Person aus dem Gleise entfernt werden können, bedürfen keines weiteren Begleiters.

§ 102. Maßnahmen vor Beginn der Fahrt.

(1) Vor Antritt der Fahrt hat sich der Führer von dem ordnungsmäßigen Zustande des Wagens und der Ladung zu überzeugen. Namentlich ist zu untersuchen, ob das Lademaß und die Tragfähigkeit nicht überschritten ist und die Bremse richtig wirkt.

(2) Die Fahrten sollen in der Regel auf einer Station beginnen und bedürfen der Zustimmung des Fahrdienstleiters. Für Fahrten innerhalb der Station wird diese mündlich erteilt. Zu Fahrten auf der freien Strecke ist eine Fahranweisung nach Anlage 13*) erforderlich.

(3) Die Fahranweisung ist von dem Bahnmeister, gegebenenfalls von den höheren Betriebsbeamten (§ 101 [4]) doppelt auszufertigen, soweit er dazu in der Lage ist, und von dem Wagenführer dem Fahrdienstleiter zu übergeben. Ausnahmsweise kann die Fahranweisung auch von dem Fahrdienstleiter ausgefertigt werden.

Bestehen keine Bedenken gegen die Fahrt, so hat der Fahrdienstleiter

a) den Wagenführer über alle Umstände, die die Fahrt beeinflussen könnten, wie Zugverspätungen, Verkehren von Sonderzügen und dgl. durch Eintragung in die Fahranweisung zu unterrichten,
b) die vorwärts gelegene Zugmeldestelle und, wenn die Ausgangsstation selbst keine Zugmeldestelle ist, auch die rückwärts gelegene Zugmeldestelle telegraphisch oder durch Fernsprecher von der Fahrt unter Mitteilung des fahrdienstlichen Inhalts der Fahranweisungen zu benachrichtigen,
c) nachdem diese Stellen sich mit der Fahrt einverstanden erklärt haben, die Fahranweisung mit Zustimmungsvermerk zu versehen,
d) die Abfahrzeit einzutragen.

Die Fahrt ist im Zugmeldebuche der beteiligten Stellen zu vermerken.

Die eine Ausfertigung der Fahranweisung erhält der Führer, die andere bleibt bei der Station.

(4) Wenn ein einsitziges Fahrrad von dem Bahnmeister oder einem höheren Betriebsbeamten benutzt wird, ist eine Fahranweisung nicht erforderlich, Es genügt die Zustimmung des Fahrdienstleiters und die Unterweisung nach (3) a. Bei Gefahr im Verzug kann auch davon abgesehen werden, die Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen.

(5) Muß ein Kleinwagen ausnahmsweise (2) auf der freien Strecke eingesetzt werden, so darf es erst geschehen, nachdem das Einverständnis der benachbarten Zugmeldestellen telegraphisch, durch Fernsprecher oder durch Boten eingeholt ist (vgl. § 104 [2]). Hiervon darf nur bei Gefahr im Verzug und unter Beachtung der Bestimmung in § 103 (11) abgesehen werden.

---

*) Die Anlage ist fortgelassen.

(6) Bei der Abfahrt oder beim Einsetzen eines Kleinwagens haben beide Zugmeldestellen am Telegraphen, Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift

Kleinwagen auf der Strecke

(7) Wegen des Verbots, einen Zug vor der fahrplanmäßigen Zeit abzulassen, wenn ein Kleinwagen unterwegs ist, s. § 24 (4) e, wegen der Ausstellung eines Vorsichtsbefehls an Züge, die unvermutet nach der Abfahrt eines Kleinwagens abgelassen werden müssen, s. § 68 (4).

§ 103. Maßnahmen während der Fahrt.

(1) Müssen mehrere Kleinwagen zwischen zwei Zugmeldestellen auf demselben Gleise gleichzeitig verwendet werden, so sind sie entweder miteinander zu kuppeln oder mindestens 300 m voneinander entfernt zu halten.

In letzterem Falle ist jedes Fahrzeug von einem besonderen Führer und den zum Aussetzen erforderlichen Arbeitern (§ 101 [5]) zu begleiten.

(2) Auf zweigleisigen Strecken sollen Kleinwagen im allgemeinen „rechts" und nur dann auf dem falschen Gleise fahren, wenn dafür besondere Gründe sprechen.

(3) Während der Fahrt hat der Führer seinen Platz auf oder neben dem Wagen so zu wählen, daß er die Bahn übersieht und die Bremse womöglich selbst handhaben kann. Die begleitenden Arbeiter dürfen, außer auf den Dräsinen, nur ausnahmsweise, wenn es der Dienst erfordert, und nur auf Anordnung des Führers auf dem Wagen Platz nehmen. Während der Fahrt dürfen die Arbeiter, wenn für besondere Verhältnisse keine Ausnahme zugelassen ist, nicht v o r einem Kleinwagen gehen.

(4) Bahnmeisterwagen (Rollwagen) dürfen mit Kurbelstangen oder Stöcken nur bewegt werden, wenn sie mit Schutzgeländern versehen sind.

(5) Die Geschwindigkeit darf bei Dräsinen und Fahrrädern 30 km, bei sonstigen Kleinwagen 15 km in der Stunde nicht übersteigen.

(6) Wo Menschen im Gleise beschäftigt sind, die Strecke oder die Zugänge zu den Wegübergängen nicht vollständig übersehen werden können, ist die Geschwindigkeit so zu ermäßigen, daß der Wagen rechtzeitig angehalten werden kann.

(7) Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sollen Kleinwagen nur in d r i n g e n d e n Fällen fahren. Bei solchen Fahrten hat der Führer erhöhte Aufmerksamkeit anzuwenden.

Bei Dunkelheit haben Kleinwagen Signal 24 zu führen.

Wegen Anwendung dieses Signals in Tunneln s. SO. AB. (88).

(8) Beim Halten auf der Strecke sind die Bremsen fest anzuziehen oder die Räder durch Klötze festzustellen und die zum Aussetzen erforderlichen Arbeiter in der Nähe zu halten.

(9) Bei längerem Aufenthalt ist der Wagen, wenn es der Dienst gestattet, auszusetzen.

Ein auf der Strecke haltender Kleinwagen, der wegen seiner Ladung oder aus anderen Gründen nicht leicht würde ausgesetzt werden können, ist auf zweigleisiger Strecke nach einer, auf eingleisiger nach beiden Richtungen in einer Entfernung von wenigstens 500 m zu decken.

(10) Kleinwagen, die nach § 102 (5) bei Gefahr im Verzug ohne Zustimmung der Zugmeldestellen eingesetzt werden, müssen

sowohl während der Fahrt, als beim Halten nach beiden Richtungen in wenigstens 500 m Abstand gedeckt werden. Daher muß in einem solchen Falle so langsam gefahren werden, daß die deckenden Arbeiter mit dem Wagen Schritt halten können.

Der Führer hat auf dem kürzesten Wege, durch eine Block- oder Fernsprechstelle, gegebenenfalls durch Boten, die nächste Zugmeldestelle von dem Einsetzen des Wagens, dem Orte und der Dauer der Gleisbesetzung zu benachrichtigen. Dem Führer oder Boten ist eine Bescheinigung über die erfolgte Meldung auszufolgen. Die benachrichtigte Zugmeldestelle hat die benachbarte Zugmeldestelle zu verständigen.

(11) Kleinwagen müssen unbedingt aus dem Gleise entfernt werden:

a) spätestens 15 Minuten vor der fahrplanmäßigen Durchfahrt eines Zuges: aus dem Gleise, auf dem der Zug zu erwarten ist,
b) sofort, wenn durch das Abläutesignal, durch Signale am Zuge oder ein Hauptsignal ein Zug angezeigt ist, dessen Fahrplan dem Führer nicht bekannt ist: aus dem Gleise, in dem der Zug zu erwarten ist,
c) sofort beim Ertönen des Gefahrsignals (Signal 4) oder wenn sonst etwas Außergewöhnliches angezeigt wird: aus jedem durchgehenden Hauptgleise.

Für die rechtzeitige Entfernung ist der Führer verantwortlich. Er darf sich in dieser Beziehung nicht auf das Bahnbewachungspersonal verlassen.

Das Bahnbewachungspersonal hat den Führer zum Aussetzen zu veranlassen, wenn dieser es zur vorgeschriebenen Zeit unterlassen sollte oder wenn ein Fahrhindernis vorliegt.

(12) Wenn nicht Gefahr im Verzug ist, sollen Kleinwagen auf der freien Strecke nur an den besonders bestimmten oder besonders geeigneten Stellen, wie an Wärterhäusern, Wegübergängen ausgesetzt werden. Die vorübergehend ausgesetzten Wagen sind zu bewachen oder mit Kette und Schloß festzulegen.

(13) Auf einsitzige, von einem Bahnmeister oder höheren Betriebsbeamten geführte Fahrräder und auf die von einem höheren Betriebsbeamten geführten Dräsinen (§ 101 [4]) finden die Bestimmungen in (10), (11 a) und (12) keine Anwendung. Der Beamte hat in solchen Fällen die Sicherheitsmaßregeln unter eigener Verantwortung zu treffen.

(14) Geht die Fahrt bis zur nächsten Zugmeldestelle oder zurück zur Ausgangsstation, so hat sich der Führer nach der Ankunft sofort beim Fahrdienstleiter zu melden. Dieser hat die Ankunftszeit in der Fahranweisung des Führers zu vermerken und die Ankunft den beteiligten Zugmeldestellen mitzuteilen. Die Zugmeldestellen haben die Ankunftszeit im Zugmeldebuche zu vermerken.

(15) Endigt die Fahrt auf der freien Strecke, oder wird der Wagen zeitweilig dort ausgesetzt, sei es, daß dies der Fahranweisung entspricht oder davon abweicht, so hat der Führer das Aussetzen und Wiedereinsetzen den beiden benachbarten Zugmeldestellen anzuzeigen, wenn dazu in einer Entfernung von weniger als 500 m Gelegenheit gegeben ist.

(16) Kleinwagen dürfen nicht an Eisenbahnwagen oder Lokomotiven angehängt werden, soweit dies nicht von der Eisenbahndirektion ausdrücklich angeordnet ist.

§ 104. Aufstellen der Kleinwagen.

(1) Kleinwagen, die nicht gebraucht werden, sind in der Regel auf einen Bahnhof unterzubringen. Sie sollen nicht auf Betriebsgleisen, sondern außerhalb der Gleise oder auf den besonders dafür bestimmten Gleisstücken aufgestellt werden.

Wenn dienstliche Gründe dafür sprechen, darf ein Kleinwagen auch bei einer Blockstelle oder einem Wärterhause aufgestellt werden, von wo aus eine Verständigung mit einer Zugmeldestelle möglich ist.

Die Wagen sind mit Kette und Schloß festzulegen oder in verschlossenem Raume unterzubringen.

(2) Das Einsetzen eines bei einer Blockstelle oder einem Wärterhause aufgestellten Kleinwagens darf der Wärter, wenn nicht Gefahr im Verzug ist, nur gestatten, sofern ihm eine vorschriftsmäßig ausgestellte Fahranweisung vorgezeigt wird oder nachdem er die Zustimmung der benachbarten Zugmeldestelle eingeholt hat (vgl. § 102 [5]).

(3) Für einsitzige Fahrräder gelten die Bestimmungen dieses Paragraphen nicht. Diese Räder sind so aufzustellen und zu befestigen, daß sie von Unbefugten nicht benutzt werden können.

§ 105. Aufbewahrung der Fahranweisungen.

Die nach § 102 ausgestellten Fahranweisungen haben die Wagenführer dem Bahnmeister zurückzugeben. Dieser hat sie drei Monate lang aufzubewahren. Ebensolange sind die auf den Stationen verbleibenden Ausfertigungen aufzubewahren.

Anlage 1.

§ 2.

IV. Bahnbetrieb.

§ 45. Eisenbahnbetriebsbeamte.

(1) Eisenbahnbetriebsbeamte sind die nachstehend aufgeführten Beamten, Bediensteten und Arbeiter und ihre Vertreter:

1. die die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn leitenden und beaufsichtigenden Beamten,
2. die Bahnkontrolleure, die Betriebskontrolleure,
3. die Vorsteher und Aufseher, sowie die sonstigen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten der Stationen,
4. die Bahnmeister, die Telegraphenmeister,
5. die Rottenführer,
6. die Weichensteller,
7. die Block-, Bahn- und Schrankenwärter,
8. die Zugbegleitbeamten,
9. die Betriebswerkmeister,
10. die Lokomotivführer und Heizer,
11. die Rangiermeister und Wagenmeister.

V. Bahnpolizei.

§ 74. Eisenbahnpolizeibeamte.

(1) Eisenbahnpolizeibeamte sind die im § 45 unter 1 bis 11 aufgeführten Eisenbahnbetriebsbeamten und

12. Pförtner,
13. Bahnsteigschaffner,
14. Wächter.

(2) Die Bahnpolizeibeamten sind zu vereidigen oder durch Handschlag an Eidesstatt zu verpflichten. Die Vereidigung oder eidliche Verpflichtung verleiht dem Bahnpolizeibeamten die Rechte des öffentlichen Polizeibeamten.

(3) Die Bestimmungen im § 45 (2), (4) und (5) finden auch auf die in (1) unter 12 bis 14 aufgeführten Bahnpolizeibeamten Anwendung.

(4) Beamten, die sich zur Ausübung polizeilicher Obliegenheiten ungeeignet zeigen, dürfen solche nicht übertragen werden.

(5) Auf die Offiziere, Beamten und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke findet die Vorschrift über die Vereidigung oder eidliche Verpflichtung (2) keine Anwendung.

§ 75. Ausübung der Bahnpolizei.

(1) Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfasst örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Bahngebiet der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, sachlich die Massnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind.

(2) Bei Ausübung des Dienstes müssen die Bahnpolizeibeamten Uniform oder ein Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein.

(3) Die Bahnpolizeibeamten haben sich dem Publikum gegenüber besonnen und rücksichtsvoll aber bestimmt zu benehmen.

(4) Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen oder einer sonstigen strafbaren Handlung betroffen oder unmittelbar danach verfolgt wird, wenn er der Flucht verdächtig ist oder sich nicht auszuweisen vermag. Eine Festnahme wegen Uebertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen hat zu unterbleiben, wenn eine angemessene Sicherheit bestellt wird; diese Sicherheit darf den Betrag von einhundert Mark (§ 82) nicht übersteigen. Ist die vorläufige Festnahme notwendig, um die Fortsetzung der strafbaren Handlung zu verhindern, so darf sie nicht unterbleiben, auch wenn der Täter nicht der Flucht verdächtig ist, sich auszuweisen vermag und Sicherheitsleistung anbietet.

(5) Der Festgenommene ist, wenn er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, unverzüglich dem Amtsrichter oder der Polizeibehörde des Bezirkes, in dem die Festnahme erfolgte, vorzuführen.

(6) Erfolgt die Ablieferung nicht durch einen Bahnpolizeibeamten, so hat der sie anordnende Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienststellung versehene Karte, worauf der Grund der Festnahme vermerkt ist, mitzugeben.

§ 76. Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten.

Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf Ersuchen bei Handhabung der Bahnpolizei zu unter-

stützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den sonstigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets Beistand zu leisten, so weit es ihre bahndienstlichen Pflichten zulassen.

* * *

VI. Bestimmungen für das Publikum.

§ 77. Allgemeine Bestimmungen.

Die Reisenden und das sonstige Publikum haben den allgemeinen Anordnungen, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und im Bahnverkehre getroffen werden, nachzukommen und den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

§ 78. Betreten der Bahnanlagen.

(1) Das Betreten der Bahnanlagen der freien Strecke, so weit sie nicht zugleich zur Benutzung als Weg bestimmt sind, ist ohne Erlaubniskarte nur gestattet:

1. den Vertretern der Aufsichtsbehörden,
2. den Beamten der Staatsanwaltschaft, der Gerichte, des Forstschutzes und der Polizei, wenn es zur Ausübung ihres Dienstes notwendig ist,
3. den Beamten des Telegraphen-, des Zoll- und des Steuerwesens, so weit es zur Wahrnehmung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets notwendig ist,
4. den zur Besichtigung dienstlich entsandten deutschen Offizieren.

(2) Das Betreten der Stationsanlagen ausserhalb der dem Publikum bestimmungsgemäss geöffneten Räume ist ohne Erlaubniskarte ausser den unter (1) genannten Personen auch den Postbeamten gestattet, so weit sich der Postdienst innerhalb des Stationsgebiets abwickelt.

(3) Den Offizieren und den in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Bahnanlagen innerhalb des Festungsbereichs bis zur äussersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten.

(4) Die zum Betreten der Bahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben sich, so weit sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, auf Erfordern durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Behörde auszuweisen.

(5) Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnanlagen dürfen nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ausgestellt werden.

(6) Die zum Betreten der Bahnanlagen Berechtigten haben es zu vermeiden, sich innerhalb der Gleise aufzuhalten.

(7) Die Ueberwachung der Ordnung auf den Vorplätzen der Stationen liegt den Bahnpolizeibeamten ob, so weit nicht besondere Vorschriften anderes bestimmen.

(8) Für das Betreten der Bahnanlagen durch Tiere ist der verantwortlich, dem die Aufsicht über die Tiere obliegt.

(9) Wo die Bahn zugleich als Weg dient, ist sie bei Annäherung eines Zuges zu räumen.

§ 79. Ueberschreiten der Bahn.

(1) Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als

diese nicht durch Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nicht nähert. Beim Ueberschreiten der Bahn ist jeder unnötige Aufenthalt zu vermeiden.

(2) Pflüge und Eggen, Baumstämme und andere schwere Gegenstände dürfen, wenn sie nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen über die Bahn geschafft werden.

(3) Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen benutzt werden.

(4) Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen oder zu überschreiten, etwas darauf zu legen oder zu hängen. So lange die Uebergänge geschlossen sind, wenn an den mit Zugschranken versehenen Uebergängen die Glocke ertönt oder wenn ein Zug sich nähert, müssen Fuhrwerke und Tiere an den Warnungstafeln, und wo solche fehlen, in angemessener Entfernung von der Bahn angehalten werden. Fussgänger dürfen bis an die Schranken der damit versehenen Uebergänge herantreten.

(5) Grössere Viehherden dürfen innerhalb zehn Minuten vor dem mutmasslichen Eintreffen eines Zuges nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

§ 80. Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Betriebseinrichtungen oder die Fahrzeuge zu beschädigen, Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen oder sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale nachzuahmen oder andere betriebstörende Handlungen vorzunehmen.

§ 81. Verhalten der Reisenden.

(1) Die Reisenden dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und aussteigen.

(2) So lange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Oeffnen der Wagentüren, das Ein- und Aussteigen, der Versuch oder die Hilfeleistung dazu, das Betreten der Trittbretter und Plattformen, so weit der Aufenthalt hier nicht ausdrücklich gestattet ist, verboten.

(3) Es ist untersagt, Gegenstände aus dem Wagen zu werfen, durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt werden könnte.

§ 82. Bestrafung von Uebertretungen.

(1) Wer den Bestimmungen der §§ 77 bis 81 zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu einhundert Mark bestraft, wenn nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

(2) Die gleiche Strafe trifft den, der den Bestimmungen der Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände zuwiderhandelt.

§ 83. Aushang von Vorschriften.

Ein Abdruck der §§ 75 und 77 bis 82 dieser Ordnung, sowie der Bestimmungen der Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände ist in jedem Warteraum auszuhängen.

Trennung der Fahrdienstleitung zwischen Bahnhof und Strecke.

(Ministerial-Erlaß vom 25. März 1909. — I. C. u. 120.)

Nach dem Erlasse vom 10. Juli 1908 (I. C. u. 630) ist auf einer Anzahl von Bahnhöfen, auf denen bisher Zugabfertigung und Fahrdienstleitung durch einen Beamten wahrgenommen wurden, eine Trennung der Fahrdienstleitung zwischen Bahnhof und Strecke durchgeführt. Diese Trennung hat sich nach den übereinstimmenden Urteilen der Eisenbahndirektionen — soweit die Berichte vorliegen — bewährt und die Betriebssicherheit gefördert. Die den telegraphischen Zugmeldedienst auf den in Betracht kommenden Bahnhöfen ausübenden Beamten, die diesen Dienst bisher im Auftrage des Fahrdienstleiters verrichteten und die nunmehr die Geschäfte der Fahrdienstleitung für die Strecke selbständig wahrzunehmen haben, sind sich in erhöhtem Maße ihrer Verantwortlichkeit bewußt. Dadurch wird eine sorgfältige und zuverlässige Handhabung des Dienstes gewährleistet. Die Bahnhofsdienstleiter sind entlastet und können sich um den Aufsichtsdienst eingehender als bisher kümmern. Hierdurch wird die Zugabfertigung beschleunigt, so daß Zugverspätungen vermieden oder eingeschränkt werden. Auf eingleisigen Strecken ist auch eine Beschleunigung des Anbietens und Annehmens der Züge erreicht worden.

Es muß allgemein ganz besonders Wert darauf gelegt werden, daß die Verteilung der Dienstgeschäfte unter die vorhandenen Beamten, soweit irgend angängig, in der Weise erfolgt, daß die Zugmeldungen und die Bedienung der Blockwerke durch den Beamten persönlich ausgeführt werden können, der für die Zulassung der Fahrt verantwortlich ist. Nach den bei den Versuchen erzielten günstigen Erfahrungen ist daher auch mit der Trennung der Fahrdienstleitung zwischen Bahnhof und Strecke überall da vorzugehen, wo die Verhältnisse es gestatten. In Betracht kommen, wie wiederholt bemerkt wird, Bahnhöfe mit Ausfahrsignalen, auf denen jetzt Zugabfertigung und Fahrdienstleitung in einer Hand vereinigt sind und wo der Umfang der Dienstgeschäfte es nicht gestattet, daß der hierfür bestellte Beamte die Zugmeldung persönlich ausführt, so daß ihm ein telegraphierender Beamter zur Hilfeleistung beigegeben werden mußte. Dieser telegraphierende Beamte hat geeigneten-falls die Fahrdienstleitung mit den Zugmeldungen, der Block- und Signalbedienung für die anschließenden Strecken dauernd oder für bestimmte Zeitabschnitte selbständig wahrzunehmen, während Zugabfertigung und Fahrdienstleitung auf dem Bahnhofe mit der zugehörigen Block- und Signalbedienung dem jetzt für den Gesamtdienst bestellten Beamten übertragen bleibt. Die Bedienung der Ausfahrsignale oder den Auftrag hierzu an den Signalwärter veranlaßt hiernach der Streckenfahrdienstleiter, während der Bahnhofsfahrdienstleiter die Einfahrsignale freizugeben hat.

Es ist dafür Sorge zu tragen, daß die erforderliche Anzahl von Bediensteten aus dem auf dem Bahnhofe vorhandenen Personal für den Dienst eines Streckenfahrdienstleiters ausgebildet wird. Soweit in einzelnen Fällen zur Erreichung des Zwecks Verschiebungen unter dem Telegraphenpersonal vorgenommen werden müssen, sind diese nach und nach durchzuführen.

Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienste.

Gültig vom 1. April 1895.

(Unter Berücksichtigung aller bisher eingetretenen Aenderungen.)

§ 1. Jeder Beamte ist verpflichtet, das Interesse des Königlichen Dienstes, insbesondere der Staatseisenbahnverwaltung, nach jeder Richtung hin gewissenhaft wahrzunehmen, seinen Dienst willig, unverdrossen und gewissenhaft auszuführen, in und ausser dem Dienste sich eines musterhaften Betragens, wie es sich für den Beamten einer Königlichen Verwaltung geziemt, zu befleissigen und gegen das Publikum ein höfliches Benehmen zu beobachten.

§ 2. Die Amtsverschwiegenheit ist gewissenhaft zu beobachten. Mitteilungen an Privatpersonen, Beamte oder andere Behörden aus den Akten, aus Plänen, Rechnungen und anderen amtlichen, nicht für die Oeffentlichkeit bestimmten Schriftstücken oder über sonstige dienstliche Anordnungen sind ohne besondere schriftliche Ermächtigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion nicht gestattet.

§ 3. Alle Beamte sind, so oft es der Zweck des Ganzen erfordert, in Notfällen auch ohne besondere Aufforderung, zu gegenseitiger Unterstützung und Vertretung in ihren dienstlichen Verrichtungen und Obliegenheiten verpflichtet.

§ 4. (1) Ausser dem Minister der öffentlichen Arbeiten und seinen Kommissarien ist der Präsident der Eisenbahndirektion Vorgesetzter der sämtlichen Beamten des Direktionsbezirks.

Der Unterstaatssekretär und die Direktoren der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums sind stets als Kommissarien des Ministers zu betrachten. Den vortragenden Räten der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums ist, auch wenn sie nicht ausdrücklich als Kommissarien des Ministers bestellt sind, in jeder Weise auf Anfragen dienstliche Auskunft zu erteilen.

(2) Jeder Beamte ist verbunden, den ihm von seinen Vorgesetzten oder deren Stellvertretern erteilten dienstlichen Anweisungen ungesäumt und gewissenhaft

Folge zu leisten, sofern aber eine Anordnung von einem höheren als dem nächsten Vorgesetzten getroffen wird, dem letzteren alsbald davon Meldung zu machen. Glaubt ein Beamter, dass ein ihm besonders erteilter Auftrag mit den allgemein erteilten Anweisungen im Widerspruch stehe, so hat er seine Bedenken bescheiden vorzutragen, die Erledigung des Auftrages aber nicht zu verzögern.

(3) Den oberen Beamten sind die unteren stets Achtung, bei dienstlichen Anlässen Zuvorkommenheit und Gehorsam selbst dann schuldig, wenn jene nicht zu ihren nächsten Vorgesetzten im gewöhnlichen Dienstverhältnisse gehören.

(4) Die Mitglieder der Eisenbahndirektion oder deren Stellvertreter, welche sich auf der Bahn befinden, sind, sofern sie auf ihre persönliche Verantwortlichkeit Anordnungen treffen, welche sonst der Eisenbahndirektion oder den Organen dieser Behörde vorbehalten sind, als Kommissarien der Eisenbahndirektion zu betrachten, und sind ihre Weisungen auch selbst von denjenigen Beamten zu befolgen, deren Dienstanweisung die einzelnen Mitglieder dieser Behörde nicht als ihre Vorgesetzten bezeichnet.

§ 5. Jeder Beamte muss die dienstlichen Anweisungen seiner Untergebenen genau kennen und ist für die Folgen der von ihm erteilten Vorschriften und Befehle verantwortlich. Weichen diese von den allgemeinen Anweisungen ab, so muss er sie so bald als möglich seinem nächsten Vorgesetzten melden und gegen ihn rechtfertigen.

§ 6. (1) Meldungen sind stets an den anwesenden höchsten, Anfragen, Gesuche und Beschwerden an den nächsten Vorgesetzten zu richten und nötigenfalls durch dessen Vermittelung an die höhere Stelle einzureichen (vergl. aber § 7).

(2) Gemeinschaftliche Eingaben mehrerer Beamten sind nicht statthaft.

§ 7. Gegen einen Vorgesetzten persönlich gerichtete, den Vorwurf einer Verletzung seiner dienstlichen oder ausserdienstlichen Pflichten enthaltende Beschwerden dürfen bei dessen nächstem Dienstvorgesetzten unmittelbar vorgebracht werden.

§ 8. (1) Urlaub darf nur unter der Voraussetzung, dass der Dienst dadurch nicht beeinträchtigt wird, erteilt werden.

(2) Ueber die Berechtigung zur Urlaubserteilung gelten folgende Bestimmungen:

Es dürfen Urlaub erteilen:

I. Ohne verwaltungsseitige Uebernahme der Stellvertretungskosten:

a) bis zur Dauer von vierundzwanzig Stunden sich selbst die Vorstände der Bahnhöfe erster bis dritter Klasse, der selbständigen Abfertigungsstellen und Materialienmagazine, der Nebenwerkstätten, Betriebs- und Wagenwerkmeistereien, sowie der Bahnmeistereien;

b) bis zur Dauer von drei Tagen die Vorstände und Beamten zu a), sowie die Vorstände der Direktionsbureaus und der Hauptkassen den ihnen dienstlich unmittelbar unterstellten Beamten;

II. Bis zu einer Woche (sieben Tagen) mit Uebernahme der Stellvertretungskosten zu Lasten der Staatseisenbahnverwaltung, und bis zur Dauer von vierzehn Tagen ohne diese Uebernahme: die Vorstände der Eisenbahnbetriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspektionen, sowie der Bauabteilungen den ihnen dienstlich unmittelbar unterstellten Beamten.

(3) Ueber die vorstehend angegebenen Grenzen hinaus kann der Urlaub nur vom Präsidenten der Eisenbahndirektion oder vom Minister der öffentlichen Arbeiten erteilt werden.

(4) Bei der Berechnung der Dauer des Urlaubs ist der Anfangs- und der Endtag je als ein voller Tag mitzuzählen.

(5) Vor der Uebernahme der Geschäfte durch den stellvertretenden Beamten darf der Urlaub nicht angetreten werden.

§ 9. Kein Beamter darf den zur Ausübung seines Amtes ihm angewiesenen Wohnort ohne Vorwissen und Genehmigung seiner Vorgesetzten verlassen.

§ 10. (1) Jeder Beamte hat seine ganze Tätigkeit dem Dienste zu widmen. Er ist verpflichtet, die Dienststunden genau innezuhalten und bei dringenden Veranlassungen auch ausserhalb der festgesetzten Dienststunden jederzeit zu arbeiten.

(2) Erkrankt ein Beamter und ist er infolgedessen verhindert, seinen Dienst zu verrichten, so hat er seinem nächsten Vorgesetzten sofort davon Anzeige zu machen oder machen zu lassen und die Krankheit entweder gehörig nachzuweisen oder die Untersuchung durch den Bahnarzt nachzusuchen. Der letzteren muss sich der Beamte auf Anordnung seines Vorgesetzten auch dann unterwerfen, wenn er eine Bescheinigung eines selbst gewählten anderen Arztes über seine Krankheit beigebracht hat. Reisen, welche der Beamte zu unternehmen hat, um seine Eignung für den Dienst durch eine ärztliche Untersuchung feststellen zu lassen, gelten nicht als Dienstreisen im Sinne des Gesetzes vom 21. Juni 1897 (G.-S. S. 193).

(3) Erleidet ein im Eisenbahnbetriebe beschäftigter Beamter bei Ausübung seines Dienstes Verletzungen, Beschädigungen oder sonstige Nachteile, oder glaubt er von solchen betroffen zu sein, so hat er ohne Verzug seinem nächsten Dienstvorgesetzten oder dessen Vertreter hiervon Anzeige zu machen und den Nachweis der erlittenen Verletzung usw. zu führen.

(4) Bei längerem Ausbleiben hat der Beamte auf jedesmaliges Verlangen seines Vorgesetzten erneuerte Bescheinigungen über die Fortdauer der Dienstunfähigkeit unverzüglich einzureichen. Von der erfolgten Genesung ist ebenfalls dem Vorgesetzten alsbald Meldung zu machen.

§ 11. Im Dienste muss der Beamte die vorgeschriebene Dienstkleidung tragen, für deren ordnungsmässigen sauberen Zustand er zu sorgen hat. Auch haben die Dienstvorsteher darauf zu halten, dass von ihren Untergebenen diese Vorschrift befolgt wird.

§ 12. (1) Denjenigen Beamten, welche mit dem Publikum zu verkehren haben, ist das Tabakrauchen während des Dienstes verboten.

(2) Der Aufenthalt in den Bahnhofswirtschaften während des Dienstes ist untersagt. Inwiefern dem Zugpersonale während des Aufenthaltes der Züge auf den Stationen bei langdauernden Fahrten der Besuch der Bahnhofswirtschaften gestattet ist, wird besonders bestimmt.

§ 13. (1) Die Beamten dürfen ohne Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten nicht Mitglieder

des Vorstandes, Aufsichts- oder Verwaltungsrates von Aktien-, Kommandit- oder Bergwerksgesellschaften sein und nicht in Komitees zur Gründung solcher Gesellschaften eintreten.

(2) Eine solche Mitgliedschaft ist **gänzlich verboten**, wenn sie mittelbar oder unmittelbar mit einer Vergütung oder mit einem anderen Vermögensvorteile verbunden ist.

(3) Auch sonst bedarf es zur Uebernahme eines Nebenamtes oder einer Nebenbeschäftigung öffentlicher Art, mit welcher eine fortlaufende Vergütung verbunden ist, der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Die Genehmigung seitens der vorgesetzten Eisenbahndirektion kann jedoch für die nebenamtliche Wahrnehmung von Postdienstgeschäften sowie dann, wenn im Hauptamte nur ein Personenwechsel stattfindet, ohne daß die sachlichen Voraussetzungen und Bedingungen, unter denen die nebenamtliche Tätigkeit vom Minister bereits genehmigt war, eine Aenderung erfahren.

(4) Anderweitige Nebenbeschäftigungen dürfen, auch wenn eine Vergütung damit nicht verbunden ist, ohne besondere schriftliche Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion, oder soweit es sich um höhere Beamte handelt des vorgesetzten Eisenbahndirektions-Präsidenten nicht übernommen werden. Nebenbeschäftigungen höherer Beamten bedürfen jedoch auch hier der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, wenn sie von längerer Dauer oder erheblichem Umfange sind oder die Aufstellung von Bauplänen für Haupt- oder Nebeneisenbahnen, sei es auch in fremden Staatsgebieten, betreffen.

(5) In vorstehender Weise (Abs. 4), ist die Genehmigung auch nachzusuchen zur Verwertung von Erfindungen und Verbesserungen auf dem Gebiete des Staatseisenbahnwesens gegen Entgelt, mag es sich um eigene Erfindungen und Verbesserungen oder um die Mitwirkung bei Erfindungen und Verbesserungen Dritter handeln. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob das Entgelt in der Form von Patentgebühren und Honoraren vertraglich festgesetzt ist oder in sonstiger Weise, etwa als Anerkennung, freiwillig geleistet wird.

Zu dem neuen Absatz (5) wird noch bemerkt, daß keineswegs die Absicht besteht, die Beamten in ihrer Schaffensfreudigkeit und Erfindertätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu beschränken. Wie in früheren Erlassen hervorgehoben ist, sind im Gegenteil die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung dienstlich berufen, sich die Verbesserung und Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen angelegen sein zu lassen, und ebenso ergibt sich aus der jährlichen Bereitstellung von Mitteln im Etat „zur Prämiierung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens", daß ich jede Betätigung von Beamten auf diesem Gebiete gern anerkenne und fördere.

Es liegt aber im Interesse des Dienstes, wie namentlich auch der Beamten selbst, daß die unmittelbare oder mittelbare Verwertung von Erfindungen und Verbesserungen, sowie die angeknüpften Beziehungen der Beamten zu dritten Personen wegen Verwertung von Erfindungen und Verbesserungen zur Kenntnis der vorgesetzten Behörde gelangen.

(6) Nebenbeschäftigungen im Privatinteresse von Kleinbahnen sind denjenigen höheren Beamten, die in den Bezirken der zur Mitwirkung bei der Genehmigung und zur eisenbahntechnischen Beaufsichtigung derselben Kleinbahnen berufenen Königlichen Eisenbahndirektionen amtlich tätig sind, untersagt. Ausnahmen sind nur insoweit zulässig, als es sich um die Erledigung eines einmaligen, bestimmt begrenzten Geschäftes handelt und für den Kleinbahnunternehmer Beamte anderer, bei der Genehmigung und Beaufsichtigung nicht beteiligter Behörden oder geeignete Privatkräfte nicht oder doch nur mit unverhältnismässigen Kosten erreichbar sind. Auch können dabei nur solche Beamte in Betracht kommen, welche amtlich an der gesetzlichen Aufsicht der in Betracht kommenden Kleinbahn nicht beteiligt sind. Die Erteilung der Genehmigung in diesen Ausnahmefällen bleibt dem Eisenbahndirektions-Präsidenten überlassen.

(7) Zum Gewerbebetriebe sowohl der Beamten selbst, als auch ihrer Ehefrauen, der in ihrer väterlichen Gewalt stehenden Kinder, der Dienstboten und anderer Mitglieder ihres Hausstandes muss die Ge-

nehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion eingeholt werden.

(8) In dem Antrage auf die höhere Genehmigung sind alle Einnahmen, welche der Beamte aus dem Nebenamte, der Nebenbeschäftigung, dem Gewerbe beziehen würde, vollständig anzugeben, auch die Kassen und Fonds, aus welchen diese Einnahmen gezahlt werden würden, zu bezeichnen.

(9) Eine in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen erteilte Genehmigung ist stets widerruflich, selbst dann, wenn der Widerruf nicht ausdrücklich vorbehalten ist, und kann ein Anspruch auf Entschädigung wegen Verlustes der Nebeneinnahme nicht erhoben werden.

(10) Zur Uebernahme einer Vormundschaft, Gegenvormundschaft oder Pflegschaft, zur Annahme der Wahl als Gemeindeverordneter, sowie zur Uebernahme eines besoldeten oder unbesoldeten Amtes in einer Gemeindeverwaltung ist die Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion erforderlich.

§ 14. Jeder Beamte ist verpflichtet, bei seinem Abgange aus seiner bisherigen Stelle sämtliche Dienstpapiere, sowie alle in seinem Besitz befindlichen Dienstanweisungen, Ausrüstungsstücke und Materialien, nicht minder die etwa benutzte Dienstwohnung in gehöriger Ordnung abzugeben.

§ 15. Sammlungen zu Ehrengeschenken an Vorgesetzte oder Mitbeamte sind untersagt. Ausnahmen sind nur unter besonderen Umständen mit Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion zulässig.

§ 16. Als Dienstvergehen wird angesehen jede Verletzung der Pflichten, welche dem Beamten durch sein Amt auferlegt werden, und zwar sowohl die Vernachlässigung derjenigen Obliegenheiten, welche durch die besonderen Dienstanweisungen den Beamten der bestimmten Klasse aufgetragen sind, als auch die Verletzung der allgemeinen Pflichten jedes Königlichen Beamten, denen zufolge der Beamte sich durch sein Verhalten in und ausser dem Amte der für seinen Beruf unentbehrlichen Achtung würdig beweisen und alles vermeiden muß, was sein Ansehen und das Vertrauen zu ihm zu erschüttern vermag. Zu den Vergehen der letzteren Art gehören namentlich Trunken-

heit in und außer dem Dienste, leichtfertiges Schuldenmachen, Ungebührlichkeiten gegen das Publikum, Annahme von Geschenken oder Trinkgeldern, Verletzung der Amtsverschwiegenheit.

§ 17. (1) Dienstvergehen werden nach Vorschrift der bestehenden Gesetze entweder mit Ordnungsstrafe (Warnung, Verweis, Geldbuße), oder mit Entfernung aus dem Amte (Strafversetzung, Dienstentlassung) geahndet.

(2) Für sämtliche aus einer Dienstwidrigkeit entstehenden Folgen und darauf zu gründenden Schadensansprüche bleibt der betreffende Beamte verantwortlich.

§ 18. (1) Die Befugnis zur Erteilung von Warnungen und Verweisen steht jedem Vorgesetzten gegen seine Untergebenen zu.

(2) Zur Verhängung von Geldbussen bis zu neun Mark sind die Vorstände der Eisenbahnbetriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspektionen, sowie der Bauabteilungen den ihnen dienstlich unmittelbar unterstellten Beamten gegenüber befugt.

(3) Höhere Geldstrafen können nur von den Eisenbahndirektionen, deren Präsidenten oder dem Minister der öffentlichen Arbeiten verfügt werden.

§ 19. (1) Jeder Dienstvorgesetzte ist befugt, wenn Gefahr im Verzuge oder Störung der Sicherheit und Ordnung des Dienstes zu besorgen ist, auch einem ihm nicht unmittelbar dienstlich unterstellten Beamten vorübergehend die Ausübung des D i e n s t e s zu untersagen. Er hat jedoch gleichzeitig für geeignete Stellvertretung zu sorgen und dem zuständigen Dienstvorgesetzten Anzeige zu machen.

(2) Wenn ein Dienstvorgesetzter einem Beamten bei Gefahr im Verzuge die Ausübung der A m t s v e r r i c h t u n g e n in der Absicht vorläufig untersagt, demnächst die Amtssuspension und die Einleitung des förmlichen Disziplinarverfahrens auf Entfernung vom Amte gegen ihn zu beantragen, so hat er sofort durch Vermittlung des nächsten Dienstoberen der Eisenbahndirektion Bericht zu erstatten.

§ 20. Jeder Beamte hat etwa an ihn ergehende gerichtliche oder sonstige Vorladungen irgend einer Behörde sofort zur Kenntnis seines nächsten Vorgesetzten

zu bringen, damit dieser wegen der Beurlaubung und etwaigen Stellvertretung das Erforderliche veranlassen kann.

§ 21. (1) Ein Beamter, welcher gegen einen anderen Eisenbahnbeamten eine gerichtliche Beleidigungsklage anzustellen beabsichtigt, hat dieses dem nächsthöheren Vorgesetzten zur geeigneten weiteren Veranlassung vorher anzuzeigen.

(2) Beleidigungen, welche Beamten bei Ausübung ihres Amtes oder mit Bezug auf das Amt zugefügt werden, sollen nicht von ihnen selbst unmittelbar weiter verfolgt, sondern auf dem vorgeschriebenen Dienstwege der Eisenbahndirektion zur weiteren geeigneten Veranlassung zur Anzeige gebracht werden.

§ 22. Beamte, welche sich verheiraten, haben von der erfolgten Eheschliessung alsbald dem nächsten Dienstvorgesetzten Anzeige zu erstatten. In der Anzeige sind der Tag der Eheschliessung, der Name der Frau, sowie die Namen, der Wohnort und der Beruf ihrer Eltern anzugeben.

§ 23. Arbeiter, welche im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung tätig sind, dürfen auch in dienstfreien Zeiten für die Privatzwecke der Beamten, insbesondere derjenigen, denen die Annahme und Entlassung der Arbeiter oder die Aufsicht und Leitung ihrer Dienste anvertraut ist, nicht beschäftigt werden. Ausnahmen sind nur unter schriftlicher Erlaubnis des Inspektions- und Bauabteilungsvorstandes, bezw. der Eisenbahndirektion statthaft. Eine solche Erlaubnis ist nur für diejenige Zeit und wegen derjenigen Arbeiter gültig, für welche sie ausdrücklich nachgesucht und gegeben ist. Zugleich muss darin bestimmt sein, in welcher Weise die Löhnung des Arbeiters aus den eigenen Mitteln der betreffenden Beamten bewirkt werden soll.

Bahnärztliche Behandlung der Eisenbahn-Beamten.

1. Freie ärztliche Behandlung wird den in der nachfolgenden Nachweisung aufgeführten mittleren und unteren Beamten und ihren Angehörigen durch die von der Eisenbahnverwaltung bestellten Aerzte (Bahnärzte) gewährt.

2. Der Umfang der ärztlichen Behandlung und die Pflichten der Bahnärzte sind durch besondere Bedingungen für die Bestellung von Bahnärzten bestimmt, die durch Erlaß vom 7. Oktober 1901 (E.-N.-Bl. S. 534) festgesetzt und den Bahnarztverträgen zugrunde zu legen sind.

3. Hat sich ein im Betriebe beschäftigter Beamter eine Krankheit, Verwundung oder sonstige Beschädigung bei Ausübung oder aus Veranlassung des Dienstes zugezogen, so können für die Dauer seines Verbleibens im aktiven Dienste auch die Kosten der Zuziehung eines anderen als des Bahnarztes, sowie die sonstigen Heilungskosten auf die Staatskasse übernommen werden, so weit sie nicht aufgrund der Mitgliedschaft der Beamten bei Krankenkassen aus diesen zu bestreiten sind. Hierbei ist nicht Bedingung, daß die Störung der Gesundheit mit einem bestimmten, zeitlich abgegrenzten Ereignisse in ursächlichem Zusammenhange steht. Es genügt der Nachweis, dass die Krankheit durch die dienstlichen Verrichtungen, durch allmählich wirkende schädliche Einflüsse des Dienstes, wie dies z. B. bei Lungenleiden der Fall sein kann, hervorgerufen ist. Bei Beschädigungen der Gesundheit infolge von Betriebsunfällen können demnach den Beamten die Heilungskosten auch während der Dauer des aktiven Dienstes gewährt werden, während gemäss § 1 des Unfallfürsorgegesetzes ein Rechtsanspruch hierauf erst mit dem Wegfalle des Diensteinkommens eintritt. Die Grenzen des Angemessenen und Notwendigen dürfen in keinem Falle überschritten werden; die Heranziehung entfernt wohnender Spezialärzte oder die Anwendung kostspieliger Kuren für Rechnung der Verwaltung ist nur dann zuzulassen, wenn sie nach sorgfältiger Prüfung der Sachlage, etwa nach Anhörung der zuständigen Medizinalbeamten oder eines zweiten Bahnarztes, für unumgänglich notwendig zu erachten ist. Sofern etwa in andern Fällen, in welchen die Erkrankung usw. des Beamten mit dem Dienste nicht im Zusammenhange steht, ausnahmsweise eine weitergehende Begünstigung als die kostenfreie Behandlung durch den Bahnarzt aus ganz besonderen Gründen billig erscheinen möchte, bedarf es zur Uebernahme der hiermit verbundenen Kosten auf die Staatskasse

der ministeriellen Genehmigung. Der Regel nach wird in Fällen dieser Art in erster Reihe auf entsprechende Zuwendungen aus dem Unterstützungsfonds Bedacht zu nehmen sein.

4. Die Kosten der bahnärztlichen Untersuchung derjenigen bei der Staatseisenbahnverwaltung bereits beschäftigten Hilfsbeamten, deren etatsmässige Anstellung von der Beibringung eines bahnärztlichen Zeugnisses abhängig gemacht wird, sind auf den Betriebsfonds zu übernehmen. Für diese Untersuchung kann den Bahnärzten, so weit nach den bestehenden Verträgen das Honorar nach der Kopfzahl der Beamten berechnet wird, eine besondere Vergütung gewährt werden, die jedoch für den einzelnen Fall höchstens 3 Mk. betragen darf. Dagegen haben die übrigen Bewerber um Annahme als Beamte die Kosten der ärztlichen Untersuchung selbst zu tragen.

5. Bei Besetzung frei werdender Bahnarztstellen sind unter sonst gleichen Verhältnissen in erster Reihe die Medizinalbeamten (Kreisärzte) zu berücksichtigen. So weit hierbei voll besoldete Kreisärzte (vergl. Abschnitt VI § 24, § 27 Ziffer 2 der Dienstanweisung für die Kreisärzte) in Frage kommen, ist vor Abschluss des Vertrags an den Herrn Minister Bericht zu erstatten. Die Annahme nicht voll besoldeter Kreisärzte bleibt den Eisenbahndirektionen, so weit erforderlich, nach Benehmen mit den zuständigen Regierungs-Präsidenten überlassen.

6. Neben den Bahnärzten sind Bahnaugenärzte bestellt, welche diejenigen Bediensteten, welche ihnen nach Massgabe der Anleitung zur Feststellung der Sehschärfe der Eisenbahnbediensteten (Anlage 2 des Erlasses vom 5. August 1898 — IV B. 8009, E.-V.-Bl. S. 199) vom Bahnarzte zur Ergänzung der bahnärztlichen Prüfung durch eine augenärztliche überwiesen werden, auf ihre Sehschärfe und das Farbenunterscheidungsvermögen zu untersuchen und zu begutachten haben, durch welche Brille die Sehschärfe auf das vorgeschriebene Mass gebracht werden kann. Ausserdem liegt ihnen ob die augenärztliche Behandlung der mittleren und unteren Beamten des äusseren Eisenbahndienstes — nicht auch der Angehörigen —, so weit die Behandlung in der Sprechstunde des Arztes er-

folgen kann und, abgesehen von Fällen dringender Gefahr, von dem Bahnarzte für notwendig erachtet worden ist. Die Kosten für die Behandlung (Unterbringung) in einer Augenklinik und die Kosten für die Arznei und die Heilmittel haben die Beamten zu tragen. Die Bahnaugenärzte haben die von der Eisenbahnverwaltung allgemein vorgeschriebenen oder im Einzelfall erforderlichen spezialaugenärztlichen Untersuchungen vorzunehmen, Bescheinigungen, Zeugnisse und Gutachten auszustellen.

7. So weit die Bewerber um Annahme als Beamte nach Ziffer 4 die Kosten der bahnärztlichen Untersuchung zu tragen haben, fallen ihnen auch die Kosten der augenärztlichen Untersuchung zur Last. Die Kosten der Untersuchung des bei der Staatseisenbahnverwaltung bereits beschäftigten Personals auf das Sehvermögen werden auf die Staatskasse übernommen.

8. Die Kosten für die bakteriologische Untersuchung des Auswurfs in Fällen, in denen bei den Erkrankungen der Atmungsorgane das Vorhandensein der Schwindsucht zweifelhaft ist, sind, so weit die Untersuchung von den Bahnärzten nicht ausgeführt werden kann und es sich um Erkrankungen der Beamten selbst handelt, auf den Betriebsfonds zu übernehmen. Für Angehörige der Beamten, auch wenn sie freie bahnärztliche Behandlung geniessen, werden derartige Kosten nicht aus der Staatskasse bestritten.

9. Die Kosten der Beförderung der Kassenärzte mittelst Draisine oder Bahnmeisterwagen sind auf Betriebsfonds zu verrechnen.

* * *

Nachweisung der Beamten, welchen nach den bestehenden Grundsätzen freie bahnärztliche Behandlung gewährt wird.

I. Beamte des äusseren Dienstes.

Oberbahnhofsvorsteher und Bahnhofsvorsteher,
Bahnhofsverwalter,
Stationsassistenten,
Eisenbahnpraktikanten,
Stationsdiätare und Aspiranten,
Zivilsupernumerare,
} auch wenn sie im Abfertigungsdienste beschäftigt sind.

Telegraphenmeister, Telegraphenmeisterdiätare und -Aspiranten,
Telegraphisten, Telegraphendiätare und -Aspiranten, diätarische und etatsmässige Telegraphistinnen, auch während der Beschäftigung im Telegraphenbureau der Eisenbahndirektionen oder -Inspektionen,
Wagenwerkmeister, Wagenmeister und Wagenmeisterdiätare,
Schirrmeister und Schirrmeisterdiätare,
Haltestellenaufseher,
Weichensteller I. Klasse, Stellwerksweichensteller,
etatsmässige Weichensteller und Weichensteller im Probedienste *),
etatsmässige Portiers und Portiers im Probedienste (auch in den Werkstätten),
etatsmässige Bahnsteigschaffner und Bahnsteigschaffner im Probedienste,
etatsmässige Nachtwächter und Nachtwächter im Probedienste (auch in den Werkstätten),
etatsmässige Kranmeister und Kranmeister im Probedienste,
etatsmässige Kranwärter und Kranwärter im Probedienste,
etatsmässige Brückengeldeinnehmer.

II. Beamte des Abfertigungsdienstes.

Obergütervorsteher,
Gütervorsteher,
Oberkassenvorsteher,
Kassenvorsteher,
Lademeister, Lademeisterdiätare und -Aspiranten, etatsmässige Fahrkartenausgeber und Fahrkartenausgeber im Probedienste,
etatsmässige und diätarische Fahrkartenausgeberinnen,
etatsmässige und diätarische Abfertigungsbeamtinnen.

III. Beamte des Bahnbewachungsdienstes.

Oberbahnmeister,
Bahnmeister 1. Klasse,
Bahnmeister, Bahnmeisterdiätare und -Aspiranten,

*) Als Beamte im „Probedienste“ kommen nur Militäranwärter in Frage.

etatsmässige Bahnwärter und Bahnwärter im Probedienste,
etatsmässige Brückenwärter und Brückenwärter im Probedienste, Rottenführer.

IV. Beamte des Werkstättendienstes.

Werkmeister und Werkmeisterdiätare,
Werkführer und Werkführerdiätare.

V. Beamte des Magazindienstes.

Materialienverwalter 1. Klasse,
Materialienverwalter 2. Klasse und Materialienverwaltungsdiätare,
etatsmässige Magazinaufseher und Magazinaufseher im Probedienste.

VI. Beamte des Lokomotiv- und Maschinen-, sowie Trajektdienstes.

Werkstättenvorsteher,
Betriebswerkmeister, Betriebswerkmeisterdiätare,
Schiffskapitäne 1. und 2. Klasse,
Lokomotivführer und Schiffsmaschinisten, Steuermänner,
Lokomotivheizer und Schiffsheizer, Matrosen, Maschinisten und Maschinenwärter bei elektrischen Beleuchtungsanlagen,
Maschinenwärter.

VII. Beamte des Zugdienstes.

Zugführer,
Packmeister,
etatsmässige Schaffner und Bremser, Wagenwärter,
Schaffner und Bremser im Probedienste.

VIII. Bureau- und Kanzleibeamte,

sofern sie auf Anordnung der Eisenbahnverwaltung in einem der unter I bis VII aufgeführten Dienstzweige beschäftigt werden, für die Dauer dieser Beschäftigung. Die Beamten der Gruppen I bis VII haben für die Dauer der Beschäftigung im Bureaudienste keinen Anspruch auf freie bahnärztliche Behandlung.

Kleiderkassen-Ordnung für die Bediensteten der Staatseisenbahn-Verwaltung.

(Ministerial-Erlaß vom 28. Februar 1907. — IV. B. 11. 126.)

Mit Bezug auf den Erlaß vom 24. Januar d. J. (IV. B. 11. 77) wird nachstehend die vom 1. April d. J. ab gültige „Kleiderkassenordnung für die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung" veröffentlicht.

Die Kleiderkasse ist eine stiftungsartige Anstalt öffentlich-rechtlicher Art nach § 42 II. 19 Allgem. Landrechts; sie besitzt Rechtsfähigkeit.

§ 1. Einrichtung und Verwaltung.

(1) Für die Beamten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft wird am 1. April 1907 eine Kleiderkasse errichtet. Sie hat ihren Sitz in Berlin und wird von dem Eisenbahnzentralamte daselbst verwaltet. Die Eisenbahndirektionen nehmen nach Maßgabe dieser Kleiderkassenordnung an der Verwaltung teil. Die Kosten der Verwaltung trägt der Eisenbahnfiskus. Jeder Eisenbahndirektionsbezirk bildet einen Bezirk der Kleiderkasse. Es können jedoch mehrere Direktionsbezirke zu einem Kleiderkassenbezirk vereinigt werden.

(2) Die Kleiderkasse hat den Zweck, nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen Dienstkleider zu liefern.

§ 2. Umfang.

(1) Der Kleiderkasse gehören sämtliche zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichteten Unterbeamten und Hilfsunterbeamten an.

(2) Die mittleren, zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichteten Beamten sind berechtigt, ihre Dienstkleider aus der Kleiderkasse zu entnehmen.

(3) Die gleiche Berechtigung steht den zum Tragen einer Dienstkleidung nicht verpflichteten Unterbeamten, sowie den Schrankenwärtern und denjenigen Hilfsunterbeamten zu, denen das Tragen einer Dienstkleidung (Joppe) gestattet ist.

§ 3. Zuschuß der Eisenbahnverwaltung.

(1) Für die Unterbeamten, die zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichtet sind, zahlt die Eisenbahnverwaltung einen Zuschuß von 30 Mark für jeden Kopf und jedes Etatsjahr an die Kleiderkasse. Das Etatsjahr beginnt am 1. April. Für Unterbeamte, die im Laufe des Etatsjahres eine Unterbeamtenstelle erhalten oder aus einer solchen ausscheiden, wird der Zuschuß für die Zeit der Besetzung der Stelle einschließlich des Gnadenvierteljahrs berechnet. Fällt der Zeitpunkt des Eintritts in eine Unterbeamtenstelle nicht auf den Monatsersten oder der Zeitpunkt des Ausscheidens aus einer solchen nicht auf den Monatsletzten, so beginnt die Zuschußleistung beim Eintritt mit dem Ersten des nächsten Monats und endigt beim Ausscheiden mit dem Letzten des laufenden Monats.

(2) Für die zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichteten Hilfsunterbeamten — das sind die ständig und ausschließlich im Beamtendienst beschäftigten Hilfsunterbeamten der in Betracht kommenden Dienstklassen — zahlt die Eisenbahnverwaltung einen Zuschuß von 15 M. für jeden Kopf und jedes Etatsjahr an die Kleiderkasse. Beginnt oder endigt die ständige und ausschließliche

Beschäftigung im Beamtendienst im Laufe des Etatsjahres, so wird der Zuschuß nur für die Dauer dieser Beschäftigung gezahlt. Fällt der Zeitpunkt des Eintritts in diese Beschäftigung nicht auf den Monatsersten oder der Zeitpunkt des Ausscheidens nicht auf den Monatsletzten, so beginnt die Zuschußleistung beim Eintritt mit dem Ersten des nächsten Monats und endigt beim Ausscheiden mit dem Letzten des laufenden Monats.

(3) Eine bare Auszahlung des Zuschusses an die Bediensteten findet nicht statt.

§ 4. Beiträge.

(1) Die zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichteten Unterbeamten und Hilfsunterbeamten haben ihre Dienstkleider von der Kleiderkasse zu entnehmen. Auf den Preis der von ihnen entnommenen Kleidungsstücke werden zunächst die Pflichtbeiträge (§ 4 (2)) und der Zuschuß der Verwaltung (§ 3 (1) und (2)) angerechnet.

(2) Als Pflichtbeitrag haben die Unterbeamten einen nicht rückzahlbaren Beitrag von jährlich 14,40 M. und die Hilfsunterbeamten einen solchen von jährlich 7,20 M. zu entrichten. Die Beiträge werden in gleichen vierteljährlichen oder monatlichen Teilzahlungen bei Zahlung des Diensteinkommens durch Kürzung an diesem erhoben. Der Beitragsleistung wird der Zeitraum der verwaltungsseitigen Zuschußleistung (§ 3 (1) und (2)) zugrunde gelegt; im Falle des Ablebens endigt sie jedoch auch bei den Unterbeamten mit dem Ablauf des Sterbemonats. Ueberhobene Beiträge, die nicht zur Deckung eines Schuldbetrages Verwendung finden müssen, werden zurückgezahlt.

(3) Die Höhe der Beiträge wird nach den jeweiligen Beschaffungskosten bemessen und ist von dem Eisenbahn-Zentralamte alljährlich nachzuprüfen und nötigenfalls anderweit festzusetzen.

§ 5. Einnahmen und Ausgaben.

(1) Die Einnahmen der Kleiderkasse bestehen:

1. aus dem Zuschuß der Eisenbahnverwaltung (§ 3),
2. aus nicht rückzahlbaren, bei Zahlung des Diensteinkommens in Abzug zu bringenden Beiträgen der Unterbeamten und Hilfsunterbeamten (§ 4),
3. aus den Zahlungen der in § 2, Abs. 2 und 3 genannten Bediensteten und den Zuzahlungen der Unterbediensteten (§ 11),
4. aus den Zahlungen der Eisenbahnbediensteten für Kleiderstoffe usw. (§ 7 (4) der Kl. M. O.),
5. aus dem Erlös aus dem Verkauf von Tuchleisten, Tuchabfällen u. dergl.,
6. aus den Erstattungen der Betriebsfonds für staatseigene Dienstkleider,
7. aus sonstigen unerwarteten Einnahmen.

(2) Die Ausgaben bestehen:

1. aus den Kosten für Materialbeschaffung,
2. aus den Kosten für Anfertigung der Kleidungsstücke,
3. aus sonstigen unerwarteten Ausgaben.

§ 6. Bezugsrecht.

(1) Jeder der Kleiderkasse angehörende Unterbeamte und Hilfsunterbeamte hat Anspruch auf Lieferung von Dienstkleidern nach seiner Wahl bis zum Betrage des Zuschusses und der von ihm geleisteten Beiträge.

(2) Die Preise der Dienstkleider sind von dem Eisenbahn-Zentralamte auf Grund der von den Eisenbahndirektionen anzustellenden Ermittlungen für den ganzen Staatsbahnbereich einheitlich festzusetzen. Sie werden durch die Amtsblätter der Eisenbahndirektionen bekanntgemacht. Das Eisenbahn-Zentralamt hat die Preise zu geeigneter Zeit auf ihre Angemessenheit nachzuprüfen und nötigenfalls anderweit festzusetzen.

(3) Die im § 2, Abs. 2 und 3 genannten Bediensteten sind berechtigt, ihren Bedarf an Dienstkleidern aus der Kleiderkasse zu entnehmen. Es sind ihnen dafür die bekanntgegebenen, auch für die Unterbediensteten maßgebenden Preise zu berechnen.

§ 7. Beschaffung der Materialien.

Die zur Herstellung der Dienstkleidung erforderlichen Materialien werden durch das Eisenbahn-Zentralamt für den ganzen Staatsbahnbereich beschafft. Die Bestellung, Abnahme und Bezahlung der Materialien auf Grund der vom Eisenbahn-Zentralamt gegebenen Anweisung erfolgt durch die zuständigen Eisenbahndirektionen für Rechnung der Kleiderkasse.

§ 8. Bestellung, Anfertigung und Verausgabung der Kleidungsstücke.

(1) Die Bediensteten, die Kleidungsstücke von der Kleiderkasse beziehen, haben in bestimmten, von der zuständigen Eisenbahndirektion festgesetzten Zeitabschnitten ihre Bestellung bei dem Dienstvorsteher zu machen, der sie in Bedarfslisten zusammenstellt und an das Rechnungsbureau der Eisenbahndirektion weitergibt.

(2) Die Eisenbahndirektion veranlaßt die Anfertigung der Kleidungsstücke nach Maßgabe der Magazinordnung.

(3) Die Verausgabung der Kleidungsstücke geschieht ebenfalls zu bestimmten, von der Eisenbahndirektion festgesetzten Zeiten.

(4) In Ausnahmefällen ist es gestattet, auch außer der bestimmten Zeit Bestellungen zu machen und die Verausgabung zu bewirken, namentlich wenn es sich bei Neueinstellungen um den ersten Bedarf an Dienstkleidern handelt oder wenn Beamte nicht mit vorschriftsmäßiger Dienstkleidung versehen sind und dienstlich angehalten werden, sich solche sofort neu zu beschaffen.

§ 9. Vertrauensmänner.

Die Abnahme der Materialien und der fertigen Kleidungsstücke erfolgt durch fünf von der zuständigen Eisenbahndirektion bestellte Vertrauensmänner; drei davon müssen der Kleiderkasse angehören. Mit der Verwaltung der Magazine oder der Bearbeitung von Kleiderkassenangelegenheiten betraute Beamte dürfen nicht zu Vertrauensmännern bestellt werden. Die Vertrauensmänner können auch in sonstigen Kleiderkassenangelegenheiten zu Rate gezogen werden.

§ 10. Magazinverwaltung.

Für die Beschaffung, Aufbewahrung und Verausgabung der Materialien und Dienstkleider ist die als Anhang beigefügte „Kleidermagazinordnung" maßgebend.

§ 11. Bezahlung.

(1) Ueberschreitet der Preis der entnommenen Dienstkleider den Jahresbetrag der Pflichtbeiträge und des Zuschusses, so wird

der Mehrbetrag bis zur Höhe von 5 M. auf die Pflichtbeiträge und den Zuschuß des nächsten Etatsjahres angerechnet. Beträgt die Schuld eines Unterbeamten mehr als 5 M., so ist der gesamte den Jahresbetrag der Pflichtbeiträge und des Zuschusses überschreitende Mehrbetrag bis zu 15 M. sofort bar, im übrigen in vierteljährlichen Teilzahlungen innerhalb Jahresfrist zu entrichten. Beträgt die Schuld eines Hilfsunterbeamten mehr als 5 M., so ist sie mit 3 M. sofort, im übrigen in monatlichen Teilzahlungen zu decken. Bei Entnahme des ersten Bedarfs an Dienstkleidern können zur Deckung des gesamten Kostenbetrages die Pflichtbeiträge und der Zuschuß zweier Jahre, vom Beginn der Beitragsleistung als Unterbeamter wie als Hilfsunterbeamter an gerechnet, in Anspruch genommen werden. Wird ein Hilfsunterbeamter etatsmäßig angestellt, so wird der zu diesem Zeitpunkt sich aus Gegenüberstellung von Guthaben und Schuld ergebende Geldbetrag den ihm nach dem vorigen Satze zur Verfügung stehenden Pflichtbeiträgen nebst Zuschuß zu oder abgerechnet.

(2) Die in § 2, Abs. 2 und 3 genannten Bediensteten haben die Preise sofort bei der Entnahme der Dienstkleider mindestens bis auf einen Restbetrag von 60 Mark bar zu entrichten; der Restbetrag kann ihnen gestundet, muß aber in vierteljährlichen Teilbeträgen von 15 Mark — von den Bediensteten, deren Diensteinkommen monatlich gezahlt wird, in monatlichen Teilbeträgen von 5 Mark — innerhalb Jahresfrist eingezogen werden. Aus Anlaß einer weiteren Entnahme von Kleidungsstücken ist eine erneute Stundung zulässig. Doch darf die gesamte Schuld den Betrag von 60 Mark nicht übersteigen.

§ 12. Buch- und Rechnungsführung.

(1) Die Eisenbahndirektion führt für jeden Bediensteten ein besonderes Konto, auf das der Zuschuß und die gezahlten Beiträge ebenso wie etwaige Bar- und Ratenzahlungen in Einnahme und die Preise der erhaltenen Kleidungsstücke in Ausgabe gebucht werden.

(2) Am Schlusse des Etatsjahres ist das Konto abzuschließen und die etwaige Schuld auf das nächste Jahr zu übertragen. Der Beamte, dessen Konto mit einer Schuld abschließt, erhält auf Antrag eine Abrechnung.

(3) Ein etwaiges Guthaben wird weder zurückgezahlt, noch auf das folgende Etatsjahr übertragen. Es verfällt der Kleiderkasse.

(4) Die Eisenbahnhauptkasse der zuständigen Eisenbahndirektion führt über die Einnahmen und Ausgaben, entsprechend den Kassenanweisungen der Eisenbahndirektion, eine Rechnung nach der Einteilung im § 5 und fertigt neben den monatlichen Abschlüssen — vgl. Absatz (8) — am Jahresschluß einen Hauptabschluß, von dem je eine Ausfertigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion und der Hauptkasse des Eisenbahnzentralamts bis zum 5. Mai jeden Jahres einzusenden ist.

(5) Die Eisenbahndirektion hat die ihr zugehende Ausfertigung nach Prüfung und rechnerischer Feststellung an das Eisenbahn-Zentralamt bis zum 1. Juli jeden Jahres weiterzugeben und ihr einen rechnerisch festgestellten Abschluß des Abrechnungsbuches (Anlage 7 zur Kl. M. O.), sowie einen gleichfalls festgestellten Auszug aus diesem über die Konten derjenigen Mitglieder beizufügen, die während des abgelaufenen Etatsjahres von oder nach einem anderen Kleiderkassenbezirk versetzt worden sind.

(6) Die Hauptkasse des Eisenbahn-Zentralamts führt über die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben der Kleiderkasse eine

Hauptrechnung gleichfalls nach der Einteilung des § 5. Die Eintragungen in diese Rechnung erfolgen auf Grund der monatlichen Abschlüsse der Eisenbahn-Hauptkassen und etwaiger besonderer Anweisungen des Eisenbahn-Zentralamts.

(7) Für die Rechnungsführung sind Handbücher, wie sie für die Betriebsverwaltung vorgeschrieben sind, zu verwenden und für etwaige Nachtragungen aus dem abgelaufenen Etatsjahre bis zum 1. Mai offenzuhalten.

(8) Die von den einzelnen Hauptkassen nachgewiesenen Einnahmen und Ausgaben gehen in die Rechnung des Zentralamts über und sind monatlich im Abrechnungswege mit den Eisenbahnhauptkassen auszugleichen, und zwar am Jahresschluß bis spätestens zum 5. Mai.

(9) Die Hauptkasse des Eisenbahn-Zentralamts hat am 1. Juli jeden Jahres dem Eisenbahn-Zentralamt den Abschluß über die Gesamteinnahmen und Ausgaben des abgelaufenen Etatsjahres vorzulegen.

§ 13. Rechnungslegung.

(1) Die Eisenbahn-Hauptkasse legt das für das Etatsjahr geführte Handbuch mit den zugehörigen, nach den Buchungen geordneten, gehefteten und mit fortlaufenden Nummern versehenen Belegen als Jahresrechnung (Bezirkskleiderkassenrechnung der Eisenbahndirektion bis zum 1. Juli jedes Jahres zur förmlichen Prüfung vor. Die Prüfung erfolgt nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften im § 44 F. O. XI. Dabei ist auch festzustellen, daß die Materialien und die fertigen Kleidungsstücke mit ihren Geldwerten in den Hauptbüchern A und B zutreffend in Einnahme und Ausgabe nachgewiesen sind, daß die Abrechnungsbücher sowie die Ein- und Ausgangsbücher ordnungsmäßig geführt wurden, und daß die Angaben über die Werte der am Jahresschluß im Bestande verbliebenen Materialien und die Angaben in den Abschlüssen der Abrechnungsbücher und in den Auszügen aus den Abrechnungsbüchern über die Kleiderkassenkonten derjenigen Mitglieder, die während des abgelaufenen Etatsjahres von oder nach einem anderen Kleiderkassenbezirk versetzt sind, mit den in Frage kommenden Büchern übereinstimmen. Ueber die förmliche Prüfung ist eine Abnahmeverhandlung aufzustellen.

(2) Die sachliche Prüfung erfolgt durch das Eisenbahn-Zentralamt. Zu diesem Zwecke sendet die Eisenbahndirektion dem Eisenbahn-Zentralamt bis zum 15. Juli jedes Jahres die Jahresrechnung nebst Abnahmeverhandlung sowie sämtliche zur Vornahme der Prüfung erforderlichen Bücher und Belege ein. Nach der Prüfung und Erledigung etwaiger Erinnerungen wird der Hauptkasse der Eisenbahndirektion von dem Eisenbahn-Zentralamt Entlastung erteilt. Das Handbuch verbleibt bei dem Eisenbahn-Zentralamt, die Belege sind bei der Hauptkasse der Eisenbahndirektion aufzubewahren.

(3) Die Hauptkasse des Eisenbahn-Zentralamts legt das von ihr geführte Handbuch mit den Belegen als Jahresrechnung (Rechnung über die Gesamtverwaltung der Kleiderkasse) am 1. Juli jedes Jahres dem Eisenbahn-Zentralamt vor. Nach der Abnahme reicht das Eisenbahn-Zentralamt die Jahresrechnung nebst den Belegen usw. bis zum 1. Februar des auf das Etatsjahr folgenden Jahres der Ober-Rechnungskammer ein. Mit der Rechnung sind vorzulegen:

a) die Vermögensrechnung nebst dem etwa erforderlichen Erläuterungsberichte,

b) die Rechnungshauptabschlüsse der einzelnen Eisenbahnhauptkassen (§ 12 (4) der Kl. K. O.),

c) die Abschlüsse der Abrechnungsbücher (§ 12 (5) der Kl. K. O.) nebst Anlagen,

d) die Nachweisungen über die Werte der Schlußbestände an Materialien und fertigen Kleidungsstücken (§ 13 (2) der Kl. M. O.) und

e) die im Rechnungszeitraum erledigten Verträge über Lieferung von Kleidermaterialien nebst den zugehörigen Berechnungen der stempelsteuerpflichtigen Lieferungswerte.

In der Abnahmeverhandlung ist zu bescheinigen, daß die Vermögensrechnung und ihre Unterlagen sich mit den Ergebnissen der ordnungsmäßig geprüften und für richtig erklärten Bezirkskleiderkassenrechnungen in Uebereinstimmung befinden. Auch ist anzugeben, ob und welche Anstände von erheblicher Bedeutung von dem Eisenbahn-Zentralamt bei der Nachprüfung der Bezirkskleiderkassenrechnungen erhoben worden sind.

§ 14. Uebergangsbestimmungen.

(1) Zum 1. April 1907 werden die bisherigen Kleiderkassen geschlossen, das Guthaben der Mitglieder wird festgestellt und die Verteilung der Bestände vorgenommen. Kleiderkassen, die Vorräte an Materialien besitzen, haben deren Werte zu ermitteln, gegen Erstattung dieser Werte die Materialien an die am 1. April 1907 ins Leben tretende Kleiderkasse zu überweisen. Die Erlöse sind den Beständen hinzuzurechnen und unter die Kassenmitglieder mitzuverteilen.

(2) Die bisherigen Kleiderkassen haben die mit Lieferanten oder Unternehmern über die Lieferung von Stoffen oder fertigen Kleidungsstücken abgeschlossenen Verträge sobald wie möglich zu lösen. Kann die Lösung am 1. April 1907 noch nicht erfolgen, so ist das bisherige Vertragsverhältnis bis zur Lösung der Verträge mit allen durch die Verträge bedingten Wirkungen für Rechnung der neuen Kleiderkasse fortzusetzen. Im übrigen sind die Bestimmungen dieser Kleiderkassenordnung auch in diesen Fällen in vollem Umfange zu befolgen.

(3) Solange nicht eine anderweitige Einteilung angezeigt ist, sind die bisherigen Kleiderkassenbezirke bis auf weiteres auch für die neue Kleiderkasse beizubehalten.

(4) In den Erwerbsverhältnissen der bei der Dienstkleiderbeschaffung bisher beteiligt gewesenen Gewerbetreibenden soll, soweit möglich, durch die Errichtung der neuen Kleiderkasse eine Aenderung nicht herbeigeführt werden.

§ 15. Die bisherigen Kleiderkassenvorschriften der Eisenbahndirektionen verlieren am 1. April 1907 ihre Geltung, soweit sie nicht nach § 13 bis zur erfolgten Lösung bestehender Verträge noch angewandt werden müssen.

Anhang zur Kleiderkassenordnung.

Kleidermagazinordnung.

§ 1. Beschaffung der Kleidermaterialien.

Die Kleidermaterialien sind entweder freihändig oder nach Maßgabe der für die Staatseisenbahnverwaltung geltenden Bestim-

mungen über Vergebung von Leistungen oder Lieferungen zu beschaffen. In erster Reihe sind die bewährten Lieferanten zu berücksichtigen.

§ 2. Kleidermagazine.

(1) Die nach der Anlage 1 *) vorrätig zu haltenden Kleiderstoffe, Dienstabzeichen usw. werden in Magazinen untergebracht. Es kann für mehrere Direktionsbezirke ein gemeinsames Magazin eingerichtet werden.

(2) Jedes Magazin untersteht der Eisenbahndirektion, in deren Bezirk es errichtet ist, und wird von einem Beamten des Rechnungsbureaus verwaltet, der als Magazinverwalter gilt und dem das nötige Hilfspersonal zu überweisen ist.

§ 3. Haftung und Dienstobliegenheiten des Magazinverwalters. Lagerung der Materialien und Verkauf der Abfälle.

(1) Der Magazinverwalter haftet für die ihm anvertrauten Bestände. Er hat alle Räume, in denen Materialien aufbewahrt werden, unter Verschluß zu halten und für Ordnung und Reinlichkeit in den Magazinräumen zu sorgen. Außerdem ist er dafür verantwortlich, daß die Materialien in einer ihre gute Erhaltung gewährleistenden Weise untergebracht und behandelt werden.

(2) Materialien dürfen nur durch den Magazinverwalter oder unter seiner Verantwortung durch andere Magazinbedienstete verabfolgt werden. Zu diesen gehören auch die außerhalb des Staatsbeamtenverhältnisses beschäftigten Eisenbahnbediensteten, sofern sie als Hilfsmagazinaufseher, Materialienausgeber und dergl. für die Ausgabe der Materialien besonders verpflichtet sind.

(3) Die Materialien sind in den Magazinen nach den verschiedenen Arten übersichtlich zu lagern und an ihren Lagerstellen in einfacher Weise zu bezeichnen.

(4) Die bei Anfertigung der Dienstkleider etwa vorkommenden Abfälle (Tuchkanten usw.) sind anzusammeln und zu verkaufen. Der Erlös ist der Kleiderkasse zuzuführen.

§ 4. Bestellung der Materialien.

(1) Das Magazin hat die Materialien unter Aufsicht der Eisenbahndirektion und in Befolgung der vom Eisenbahn-Zentralamt gegebenen Weisungen bei den vertraglich verpflichteten Lieferanten zu bestellen.

(2) Die Bestellung der Materialien erfolgt unter Benutzung von Bestellzetteln nach F. O. III. § 104.

(3) Die auf Verträge bestellten Mengen sind im Lieferungsbuch nach Vordruck Nr. 1408 des gemeinsamen Drucksachenverzeichnisses zu buchen.

§ 5. Anlieferung, Prüfung und Abnahme der Materialien.

(1) Die auf Grund von Verträgen verdungenen Materialien werden auf Bestellung an das Magazin geliefert, wo die Güteprüfung ausgeführt wird.

(2) Die erfolgte Abnahme der Materialien ist von den Abnahmebeamten auf den Rechnungen der Lieferanten zu bescheinigen.

*) Die Anlage ist fortgelassen.

§ 6. Vereinnahmung der Materialien.

(1) Im Magazin ist ein für mehrere Jahre anzulegendes Eingangsbuch nach Vordruck Nr. 1412 des gemeinsamen Drucksachenverzeichnisses zu führen.

(2) In das Eingangsbuch sind alle dem Magazin zugeführten Materialien gleich nach dem Eingang in zeitlicher Reihenfolge einzutragen.

(3) Ueber die erhaltenen Stoffe usw. ist ein Hauptbuch A. nach Anlage 2*) zu führen.

§ 7. Verausgabung der Materialien, Bestellung und Anfertigung der Dienstkleider, sowie Verkauf.

(1) Das Magazin führt das Hauptbuch A. (§ 6) auch für die Ausgaben.

(2) Die Bestellung der Dienstkleider erfolgt auf Bedarfsliste nach Anlage 3*) in dreifacher Ausfertigung im Pauseverfahren durch die vorgesetzte Dienststelle. Diese sendet die Bleischrift (Stamm) an das Rechnungsbureau der Eisenbahndirektion. Die Pause verbleibt bei der Dienststelle.

(3) Ueber die Anfertigung der Dienstkleider schließt die Eisenbahndirektion des örtlichen Bezirks für Rechnung der Kleiderkasse schriftliche Verträge mit Handwerkern oder Unternehmern ab. An diese werden die erforderlichen Kleidungsstoffe unter Zugrundelegung der vertraglich vereinbarten Dartverbrauchsmengen gegen Empfangsbescheinigung nach Anlage 4 ausgegeben und auf Grund der letzteren in das Hauptbuch (§ 6, Anlage 2*)) und in das Schneiderabrechnungsbuch (Anlage 5*) eingetragen. Die nach den Abschlüssen der Hauptbücher am Ende des Etatsjahres bei den Schneidermeistern verbliebenen Bestände, die im Hauptbuch für das nächste Jahr vorgetragen werden, haben die Schneidermeister unter Verwendung des Vordrucks für die Empfangsbescheinigung besonders anzuerkennen.

(4) Der Magazinverwalter ist nach Ermächtigung der Eisenbahndirektion befugt, Kleiderstoffe usw. in maßigen Mengen an Bedienstete der Eisenbahnverwaltung gegen Barzahlung abzugeben. Ueber die Ausgabe wird ein Ausgangsbuch (Anlage 6*)) geführt.

(5) Die Beträge sind bei der Stationskasse einzuzahlen. Die Hauptkasse hat darüber vierteljährlich eine Nachweisung vorzulegen, deren Richtigkeit vom Magazinverwalter zu bescheinigen ist.

(6) Ueber die bei Anfertigung der Dienstkleider, Prüfung der Stoffe und bei sonstiger Gelegenheit gewonnenen Tuchleisten, Tuchabfälle u. dergl., wird ein Ein- und Ausgangsbuch geführt. Die Erlöse aus dem Verkauf dieser Gegenstände sind an die Stationskasse abzuführen.

§ 8. Abrechnung.

(1) Der Zuschuß der Eisenbahnverwaltung und die Beiträge sowie die Geldwerte der verabfolgten Dienstkleidung werden in das Abrechnungsbuch nach Anlage 7*) eingetragen (§ 12 (1) der Kleiderkassenordnung). Ein gleiches Buch ist auch für die Eintragung der Lieferungen von Dienstkleidungsstücken an die im § 2, Abs. 2 und 3 der Kleiderkassenordnung genannten Bediensteten zu verwenden. Jeder Ab- und Zugang der der Kasse angehörigen Bediensteten, sowie jede Versetzung oder Veränderung in ihren

*) Die Anlage ist fortgelassen.

dienstlichen Verhältnissen, worüber dem Rechnungsbureau (Kleiderkasse) vom Zentralbureau hinsichtlich der Beamten und von den Aemtern hinsichtlich der Hilfsunterbeamten in jedem Falle sofort entsprechende Mitteilung zu machen ist, muß im Abrechnungsbuche vermerkt werden.

(2) Die fertigen Stücke werden von den Schneidermeistern mit einer Nachweisung nach Anlage 8*) an die von der Eisenbahndirektion des örtlichen Bezirks bestimmte Stelle abgeliefert und sodann in das Eingangsbuch über fertige Stücke, wozu das Muster der Anlage 8*) zu verwenden ist, und außerdem in das Hauptbuch B. (Anlage 9*)) übertragen.

§ 9. Zahlungen.

(1) Ueber die gelieferten Kleiderstoffe, Dienstabzeichen usw. und die angefertigten Kleider haben die Lieferer nach Maßgabe der bestehenden Verträge oder der sonstigen Vereinbarungen die Rechnungen aufzustellen und dem Magazin einzureichen. Auf den Rechnungen über Anfertigungskosten ist die vorschriftsmäßige Bescheinigung abzugeben.

(2) Die Rechnungen werden in die Hauptbücher (Anl. 2*) und 9*) bei der Lieferung oder Leistung eingetragen; dies ist in den Rechnungen mit Angabe der Seiten und Nummern des Hauptbuchs von einem Rechnungsbediensteten zu bescheinigen. Die Rechnungen sind, nachdem die erfolgten Lieferungen und Leistungen mit den Werten in das Lieferungsbuch (Vertragskontrolle) eingetragen worden, der Eisenbahndirektion des örtlichen Bezirks zur Anweisung vorzulegen.

(3) Sämtliche Kosten sind zu Lasten der Kleiderkasse zu verrechnen und von der Hauptkasse des örtlichen Bezirks zu zahlen.

§ 10. Verabfolgung der Dienstkleider.

Der Verwalter des Magazins hat die Kleidungsstücke gegen Empfangsbescheinigung (Anlage 10)*) zu verabfolgen. An auswärtige Beamte erfolgt die Versendung unter Beifügung der bis zur Vollziehung ausgefüllten Empfangsbescheinigung nach den Vorschriften über die Versendung von Betriebsdienstgut durch Vermittlung der Dienststelle.

§ 11. Selbstrevision.

Wenigstens alle 6 Monate sind vom Magazinverwalter die vorhandenen Stoffe auf Grund des Hauptbuchs in Verbindung mit dem Eingangsbuche zu ermitteln und ihr Vorhandensein festzustellen. Das Ergebnis dieser Selbstrevision ist in die Bücher einzutragen.

§ 12. Abschluß der Bücher.

Am Schlusse jedes Etatsjahres sind die Hauptbücher und das Schneiderabrechnungsbuch abzuschließen.

§ 13. Rechnungslegung.

(1) Ueber den Ein- und Ausgang und die Bestände an Materialien und fertigen Kleidungsstücken sowie ihre Geldwerte wird alljährlich von dem Rechnungsbureau (Kleiderkasse) eine Jahresrechnung nach dem Muster der Anlage 12 gelegt. Der Rech-

---

*) Die Anlage ist fortgelassen.

nung sind die im Muster bezeichneten Anlagen beizufügen. Die Rechnung ist der vorgesetzten Eisenbahndirektion bis zum 1. Juli jedes Jahres vorzulegen und von dieser nach förmlicher Prüfung — vgl. § 13 (1) der Kl. K. O. — bis zum 15. Juli jedes Jahres dem Eisenbahn-Zentralamt zur sachlichen Prüfung und Erteilung der Entlastung einzusenden.

(2) Die am Jahresschluß im Bestande verbliebenen Materialien und fertigen Kleidungsstücke sind nach Menge und Zahl mit ihren Geldwerten von der Eisenbahndirektion bis zum 1. Mai jedes Jahres dem Eisenbahn-Zentralamt unter Verwendung des Vordrucks nach Anlage 10* mitzuteilen. Bei Ermittlung der Geldwerte der Materialien sind die Beschaffungspreise und bei denen der fertigen Dienstkleider die für das neue Etatsjahr festgesetzten Einheitspreise zugrunde zu legen.

§ 14. Feststellung der Angemessenheit der Bestände.

Nach Schluß jedes Etatsjahres ist von dem Magazinverwalter festzustellen, ob die im Laufe des Jahres verbrauchten und die noch im Bestande verbliebenen Mengen an neuen Materialien in einem angemessenen Verhältnis zum Durchschnittsverbrauche stehen. Ergibt sich hierbei, daß ein größerer Bestand an Materialien vorhanden, auf dessen Verwendung in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, so ist unter Vorlage einer Nachweisung über die zur Verfügung stehenden Materialien der Eisenbahndirektion Anzeige zu erstatten.

§ 15. Revision und Uebergabe der Magazine.

Revisionen und Uebergaben der Magazine finden nach den Vorschriften der Materialienordnung (F. O. V.) statt.

§ 16. Revision der Geschäftsführung der Schneidermeister.

Die Geschäftsführung usw. der mit der Anfertigung der Dienstkleider betrauten Schneidermeister usw. ist alljährlich unter Leitung des Rechnungsdirektors durch einen Beamten des Rechnungsbureaus einer unvermuteten Revision zu unterziehen, wobei die Bestände zu revidieren sind. Die über den Befund dieser Revisionen aufgenommene Verhandlung wird der Eisenbahndirektion vorgelegt.

Dienstkleidung der Staatsbeamten.

(Ministerial-Erlaß vom 27. Januar 1906. — IV. B. 10. 6.)

Des Kaisers und Königs Majestät haben durch Allerhöchsten Erlaß vom 15. d. M. auf meinen Antrag die nachstehend aufgeführten Abänderungen und Ergänzungen der durch Allerhöchsten Erlaß vom 30. Dezember 1889 genehmigten Vorschriften über die Galakleidung und die Dienstkleidung sowie die Dienstabzeichen des Personals der Staatseisenbahnverwaltung in Gnaden zu genehmigen geruht:

1. Bahnhofsaufseher, Weichensteller 1. Klasse, die förmlich geprüften Anwärter zum Weichensteller 1. Klasse und die Stellwerksweichensteller erhalten außer der 8 mm breiten glatten Goldtresse einen vierzackigen vergoldeten Stern.

* Die Anlage ist fortgelassen.

2. Schirrmänner erhalten ein Rad mit aufliegendem R aus bronziertem Metall als Dienstabzeichen auf jeder Seite des Kragens.
3. Die unter 1 genannten Beamten erhalten in Zukunft Dienstauszeichnungsschnüre nicht mehr, den Schirrmännern und Rottenführern dagegen können nach 5 und 10jähriger völlig zufriedenstellender Dienstzeit Dienstauszeichnungsschnüre verliehen werden.
4. An den Paletots der mittleren Beamten sind gleiche Achselstücke, wie die als Schulterverzierung für die Röcke vorgeschriebenen, anzubringen.
5. Die Materialienverwalter 1. und 2. Klasse haben an Stelle der fünfzackigen Sterne vierzackige vergoldete Sterne als Dienstabzeichen am Kragen zu tragen.

Die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlasse ich, die hiernach erforderlichen Anordnungen zu treffen.

Die unter 1 genannten Beamten haben die Dienstauszeichnungsschnüre, soweit sie im Besitz derselben sind, alsbald abzulegen.

Dienstkleidung.

(Ministerial-Erlaß vom 7. Juni 1909. — IV. B. 11. 238.)

Des Kaisers und Königs Majestät haben durch Allerhöchsten Erlaß vom 17. Mai d. Js. nach meinem Antrage in Gnaden zu genehmigen geruht, daß

1. die Bediensteten der Fährschiffe Saßnitz—Trelleborg eine Dienstkleidung in der vorgeschlagenen Form tragen dürfen;

2. folgende Beamte Abzeichen auf den Achselstücken erhalten:

a) die Bahnhofsvorsteher, Gütervorsteher, Kassenvorsteher, Bahnmeister 1. Klasse und Schiffskapitäne 1. Klasse das gekrönte preußische Wappenschild,

b) die Betriebskontrolleure, Oberbahnhofs- und Obergütervorsteher, sofern ihnen nicht die unter Ziffer 3 erwähnten Achselstücke verliehen worden sind, die Oberkassenvorsteher, Materialienverwalter 1. Klasse und Oberbahnmeister außer dem gekrönten preußischen Wappenschild einen vierzackigen vergoldeten Stern;

3. den in hervorragend wichtiger Stellung befindlichen Oberbahnhofs- und Obergütervorstehern und den Betriebskontrolleuren 3,8 cm breite, goldene, blau durchwirkte, einfach geflochtene Achselstücke mit einer Unterlage von orangefarbenem Tuch, auf denen das gekrönte preußische Wappenschild zu befestigen ist, durch den Minister der öffentlichen Arbeiten verliehen werden können;

4. die als Kragenabzeichen an der Dienstkleidung der Lokomotivführer und Zugführer befindliche 8 mm breite, glatte Goldtresse in Wegfall kommt, und von den genannten Beamten an Stelle der jetzigen zweireihigen Joppe mit Stehkragen eine Joppe in nachbezeichneter Form getragen wird:

Joppe nach dem Schnitt der Offiziersliwka, ohne Vorstoß, mit einem aus dem Stoff der Joppe gefertigten, vorn abgerundeten Umlegekragen, an dem die Rang- und Dienstabzeichen nach Vorschrift zu tragen sind; vorn einreihig mit freiliegenden Knopflöchern und 5 metallenen Wappenknöpfen;

an beiden Seiten je eine Tasche mit Patten, an der linken Seite außerdem noch eine kleinere (Uhr-)Tasche mit Patte, im Rücken glatt; ohne Achselstücke;

5. den unter 4 genannten Beamten erlaubt wird, die bisherigen Joppen bis Ende März 1911 weiter zu tragen;

6. die Museumsaufseher des Verkehrs- und Bau-Museums in Berlin einen preußischen Adler aus Weißmetall auf jeder Seite des Kragens als Dienstabzeichen erhalten.

Wegen der Dienstkleidung der Fährschiffsbediensteten Saßnitz—Trelleborg (Ziffer 1) sind der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin und dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt bereits besondere Erlasse zugefertigt; zu Ziffer 3 ergeht gleichzeitig nähere Weisung an alle Königl. Eisenbahndirektionen.

Zeichnungen zu Ziffer 2 und 3 des Erlasses werden dem Eisenbahn-Zentralamt und den Eisenbahndirektionen — ersterem wegen Abgabe an Lieferanten in einer größeren Anzahl von Abdrücken —, Zeichnungen zu Ziffer 6 dem Herrn Vorsitzenden der Kommission für die Angelegenheiten des Verkehrs- und Baumuseums zugehen. Etwaiger Mehrbedarf ist bis spätestens 15. August d. Js. bei dem Kartographischen Bureau meines Ministeriums anzufordern.

Die erforderlichen Anordnungen sind hiernach zu treffen.

Dienstkleidung.

(Ministerial-Erlaß vom 17. Mai 1911. — IV. B. 11. 247.)

Des Kaisers und Königs Majestät haben durch Allerhöchsten Erlaß vom 11. Mai d. J. nach meinem Antrage zu genehmigen geruht, daß

1. a) die Triebwagenführer die Dienstkleidung der Schaffner — jedoch als Kragenabzeichen ein mit drei Blitzen verschenes geflügeltes Rad und einen vierzackigen vergoldeten Stern — tragen,

b) die Triebwagenschaffner an Stelle des bisherigen Kragenabzeichens das unter a) bezeichnete Abzeichen ohne Stern erhalten,

c) den Triebwagenführern nach fünf- und zehnjähriger völlig zufriedenstellender Dienstzeit Dienstauszeichnungsschnüre verliehen werden können;

2. zweite Seesteuermänner die Dienstkleidung der 1. Seesteuermänner — jedoch als Armverzierung nur zwei Streifen Goldtresse — tragen;

3. die Oberlademeister zu der bisher von ihnen getragenen Lademeisterdienstkleidung die Achselstücke der Eisenbahnassistenten und den Degen erhalten, sowie daß sie an Stelle der zweireihigen Joppe mit Stehkragen die für mittlere Beamte genehmigte einreihige Joppe mit Umlegekragen tragen;

4. die Lokomotivführer und Zugführer zu ihrer Dienstkleidung die Achselstücke der Eisenbahnassistenten erhalten;

5. von den Lokomotivführern und Lokomotivheizern als Maschinenkleidung eine leichte einreihige Joppe aus schwarzem Waschzeug mit Umlegekragen getragen wird;

6. die Bureaudiener eine Pelerine mit Umschlagkragen mit orangefarbenem Vorstoß und 5 Wappenknöpfen auf der Vorderseite tragen;

7. a) von den Unterassistenten (einschließlich Bahnhofsaufsehern) und Anwärtern auf diese Stellen, den Telegraphisten, Fahrkartenausgebern, Lademeistern und Wagenmeistern eine einreihige Joppe aus dunkelblauem Tuch (Serge) in Litewkenform mit Umlegekragen getragen wird,

b) den vorgenannten Beamten erlaubt wird, die bisherigen Joppen bis Ende September 1913 weiter zu tragen;

8. nachbezeichnete Beamten fortan Abzeichen wie folgt auf den Achselstücken tragen:

a) die Oberbahnassistenten, Bahnmeister und Schiffskapitäne — letztere beiden nach Ablauf von fünf Jahren seit der Ernennung — das gekrönte preußische Wappenschild,

b) die Bahnhofsvorsteher, Gütervorsteher, Kassenvorsteher, Materialienvorsteher, Bahnmeister I. Klasse und Schiffskapitäne I. Klasse außer dem gekrönten preußischen Wappenschild einen vierzackigen vergoldeten Stern,

c) die Betriebskontrolleure, Oberbahnhofs- und Obergütervorsteher, sofern ihnen nicht geflochtene Achselstücke verliehen worden sind, die Oberkassenvorsteher, Obermaterialienvorsteher und Oberbahnmeister außer dem gekrönten preußischen Wappenschild zwei vierzackige vergoldete Sterne;

9. a) nachbenannte Beamten Abzeichen am Kragen wie folgt erhalten:

Bureaudiener — unter Fortfall des B — zu der bereits vorhandenen 4 mm breiten glatten Goldtresse eine gleichartige, in etwa 2 mm Abstand anzubringende Kragentresse, die mit der Wahrnehmung der Botenmeistergeschäfte betrauten Bureaudiener außerdem vorn am Kragen einen vierzackigen vergoldeten Stern,

Leitungsaufseher an Stelle des jetzigen Abzeichens zwei gekreuzte Blitze und eine 8 mm breite glatte Goldtresse,

Bahnwärter und Nachtwächter die bisherige Weichenstellertresse (4 mm breite glatte Goldtresse, vorn zur Schleife gebogen),

Weichensteller zu der bisherigen Tresse eine weitere 4 mm breite, über der ersteren anzubringende Goldtresse (ohne Schleife),

zum Steuermann geprüfte Matrosen außer dem bisherigen Abzeichen (kleiner Anker) vorn am Kragen einen vierzackigen vergoldeten Stern,

zum Bootsmann geprüfte Matrosen (Fährbetrieb Saßnitz—Trelleborg) außer dem bisherigen Abzeichen (größerer unklarer Anker mit preußischer Krone, aus Gelbmetall) einen vierzackigen Stern aus Gelbmetall,

zum Seemaschinenwärter geprüfte Schiffsheizer (Fährbetrieb Saßnitz—Trelleborg) an Stelle des jetzigen Kragenabzeichens das Abzeichen der Seemaschinenwärter (größerer klarer Anker mit Zahnrad und preußischer Krone, aus Gelbmetall),

b) Seemaschinenwärter (Fährbetrieb Saßnitz—Trelleborg) einen Streifen Goldtresse von 12 mm Breite auf jedem Aermel oberhalb des Aufschlags tragen. —

Zu einzelnen Punkten bestimme ich folgendes:

Zu 1. a). Gemäß Erlaß vom 14. Juni v. J. — IV. B. 11. 293 — sind die Triebwagenführer zum Tragen der Dienstkleidung verpflichtet und gehören der Kleiderkasse an. Im übrigen tritt der bezeichnete Erlaß außer Kraft.

Zu 1. b). Das für Triebwagenschaffner genehmigte Kragenabzeichen ist nur von den ständig und überwiegend im elektri-

schen Zug- und Triebwagendienst beschäftigten Schaffnern anzulegen.

Zu 2. und 3. Zweite Seesteuermänner und Oberlademeister sind verpflichtet, die Dienstkleidung bei ihren Amtsverrichtungen stets zu tragen.

Zu 5. Die Anfertigung der für Lokomotivbeamte zugelassenen Joppe aus schwarzem Waschzeug (Drell), an der die Rang- und Dienstabzeichen nach Vorschrift zu tragen sind, hat nach dem vom Eisenbahn-Zentralamt vorgelegten Muster zu erfolgen. Das Zentralamt wolle Zeichnungen der ihm im Bureauwege wieder zugehenden Joppe den Königlichen Eisenbahndirektionen in der erforderlichen Anzahl übermitteln. Zwei Abdrucke sind dem Geheimen Personalbureau meines Ministeriums einzusenden.

Zu 6. Die für Bureaudiener zugelassene Pelerine ist aus wasserdichtem Stoff und so lang anzufertigen, daß das Kleidungsstück etwa die Hälfte der Wade bedeckt.

Zu 7. a). Für die für einzelne Unterbeamtenklassen genehmigte einreihige Joppe gilt die Beschreibung unter 1b des Erlasses vom 18. Oktober 1900 — E.-V.-Bl. Seite 510 — und die zugehörige Zeichnung mit der Abweichung, daß der orangefarbene Vorstoß am Kragen in Wegfall kommt.

Zu 8. c). Die Abzeichen sind — vom Kragen abwärts — in nachbezeichneter Reihenfolge auf den glatten Achselstücken zu tragen: a) Stern, Wappenschild, Stern; b) (Rechnungsräte) Stern, Rosette, Wappenschild, Stern. —

Zeichnungen der Kragenabzeichen für Triebwagenführer, Triebwagenschaffner, Bureaudiener, Leitungsaufseher und Weichensteller werden dem Eisenbahn-Zentralamt und den Eisenbahndirektionen — ersterem wegen Abgabe an Lieferanten in einer größeren Anzahl von Abdrücken — von hier aus zugehen.

Freifahrtordnung.

Gültig vom 1. Januar 1908.

Ausgabe 1907.

(Ministerial-Erlaß vom 15. Oktober 1907. — II. C. p. 1829.)

Die Freifahrtordnung nebst der zugehörigen Dienstanweisung vom 1. April 1902 (vergl. E.-V.-Bl. 1902, S. 39 ff.) ist unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren vorgenommenen Aenderungen neu bearbeitet worden und wird in nachstehender Fassung zur Beachtung mitgeteilt. Die Bestimmungen der Dienstanweisung sind in die Freifahrtordnung selbst aufgenommen.

Der Bestand an Freikarten und Freischeinen mit dem jetzigen Vordruck ist aufzubrauchen.

Mit der Drucklegung der Freifahrtordnung ist die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt beauftragt, bei der die erforderliche Anzahl von Exemplaren umgehend anzufordern ist.

§ 1. Zweck und Geltungskreis.

1. Diese Freifahrtordnung enthält die Bestimmungen über die unentgeltliche Beförderung von Personen, Reisegepäck, Umzugsgut und Leichen auf den Eisenbahnen unter preußisch-hessischer Staatsverwaltung.

2. Für die in den §§ 2, 3, 15 und 16 Ziffer 1 bestimmten Zwecke darf die unentgeltliche Beförderung auch auf die Linien der unter Reichsverwaltung stehenden Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ausgedehnt werden.

3. Die in dieser Freifahrtordnung für die Eisenbahndirektionen und die ihnen unmittelbar unterstellten Personen geltenden Vorschriften finden, soweit nachstehend nicht besondere Anordnungen getroffen sind, auch auf das Königliche Eisenbahn-Zentralamt sinngemäß Anwendung.

§ 2. Beamte der Staatseisenbahnverwaltung und Angehörige ihres Hausstandes.

Zu den Beamten im Sinne der Freifahrtordnung gehören auch solche Personen, die Dienstverrichtungen eines Beamten planmäßig dauernd oder zwar mit Unterbrechung, aber in regelmäßiger Wiederkehr ausüben (Hilfsbeamte), einschließlich der Bahnagenten, soweit sie gleichzeitig mit den Dienstverrichtungen eines Beamten oder Hilfsbeamten im äußeren Dienste betraut sind, sowie die Dienstanfänger des unteren Dienstes.

Freie Fahrt darf gewährt werden:

1. bei der Einberufung zum Dienste den Einberufenen und den Angehörigen ihres Hausstandes nach dem Dienstorte;

2. für Reisen zum Zwecke der Ausbildung, auch Maschinenbaubeflissenen und Studierenden des Baufachs.

Regierungsbauführer können nach Schluß der Ausbildung einmalige freie Fahrt nach Berlin (zur Ablegung der zweiten Hauptprüfung) oder ihrem Heimatsort erhalten, ferner zur Fortsetzung des Besuchs von eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen bis zu deren Beendigung, wenn ihnen die freie Fahrt hierfür schon während der Ausbildung bewilligt war und sie am bisherigen Dienstort oder in dessen Nähe verbleiben;

3. zur Ablegung von Prüfungen — Dienstbewerbern auch von Vorprüfungen — nach und von dem Orte der Prüfung;

4. zur Ausführung von Dienstgeschäften, mit Ausnahme solcher für fremde Rechnung;

5. bei Versetzung nach den besonderen Vorschriften.

Der Ehefrau eines Beamten kann vor der Uebersiedlung nach dem neuen Dienstort einmal freie Hin- und Rückfahrt bewilligt werden, wenn hierdurch die Beurlaubung des Beamten unnötig wird;

6. bei Erkrankung

I. den mittleren und unteren Beamten — nötigenfalls auch den zur Begleitung erforderlichen Angehörigen*) —

a) für Reisen zum zuständigen Bahnarzt,

b) bei bahnärztlicher Bescheinigung der Notwendigkeit für Reisen zu Spezialärzten, zur Aufnahme in Krankenhäuser oder andere Heilanstalten, zum Gebrauche von Einzelbäder für Heilzwecke, auch nach Bade- und Erholungsorten,

c) zum Anpassen oder Instandsetzen von Verbandstücken, Brillen, Bruchbändern und sonstigen mechanischen Vorrichtungen, soweit diese zur Herstellung oder Erhaltung der Gesundheit oder Erwerbsfähigkeit auch nach beendigtem Heilverfahren nach bahnärztlicher Bescheinigung notwendig und weder am Wohnorte des Erkrankten noch außerhalb ohne seine Anwesenheit zu beschaffen sind.

Ist freie bahnärztliche Hilfe nicht gewährt, so kann privatärztliche Bescheinigung zugelassen werden (zu b und c). Mit-

*) Sind Angehörige des Hausstandes nicht vorhanden oder zwingend behindert, auch anderen Personen.

glieder der Betriebskrankenkasse und ihre Angehörigen erhalten bei Erkrankung auch freie Fahrt nach § 3 Ziffer 5.

II. den erkrankten Familienmitgliedern der mittleren und unteren Beamten — und nötigenfalls den zur Begleitung erforderlichen Angehörigen —

a) bei Reisen zum zuständigen Bahnarzt; ferner zum Anpassen oder Instandsetzen von Verbandstücken, Brillen, Bruchbändern und sonstigen mechanischen Vorrichtungen, soweit diese zur Herstellung oder Erhaltung der Gesundheit oder Erwerbsfähigkeit auch nach beendigtem Heilverfahren nach bahnärztlicher Bescheinigung notwendig und weder am Wohnorte des Erkrankten noch außerhalb ohne seine Anwesenheit zu beschaffen sind;

b) bei bahnärztlicher oder, in Ermangelung einer solchen, privatärztlicher Bescheinigung der Notwendigkeit für Reisen zu Spezialärzten, nach Krankenhäusern und Kliniken in der Nähe des Wohnorts;

III. den nächsten Angehörigen erkrankter mittlerer und unterer Beamten zu deren Besuch in Heilanstalten innerhalb mäßiger Grenzen;

7. bei Verletzung im Dienste den Verletzten und den zur Begleitung erforderlichen Personen nach dem Orte der ärztlichen Behandlung.

Ebendahin kann nach dem Ermessen der Eisenbahndirektion den nächsten Angehörigen der Verletzten vom Wohnort aus in mäßigen Grenzen freie Fahrt gewährt werden.

Nach beendigtem Heilverfahren kann auf ärztliche Bescheinigung dem Beamten, nötigenfalls auch einem Begleiter, freie Fahrt zur Beschaffung oder Ausbesserung künstlicher Gliedmaßen und mechanischer Heilmittel bewilligt werden, sofern nicht bei der Festsetzung der gewährten Entschädigung auf derartige Aufwendungen bereits Rücksicht genommen ist. Sind Beamte im Dienste einer Privatbahn verunglückt, die später auf den Staat übergegangen ist, so können sie die gleiche Vergünstigung auf den Strecken der früheren Privatbahn erhalten;

8. bei Beurlaubung, und zwar auch

a) den zu Reichs- oder anderen Staatsbehörden auf Probe oder zur Aushilfe einberufenen Beamten beim Antritt der Beschäftigung oder bei der Rückkehr in den Staatseisenbahndienst. Zu Urlaubsreisen während dieser Beschäftigung können nur die in die Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten abgeordneten Beamten freie Fahrt erhalten;

b) den zur Beschäftigung in Privatbetrieben beurlaubten Beamten für die Hin- und Rückreise — den in der Ausbildung begriffenen Regierungsbauführern auch zu Urlaubsreisen während dieser Beschäftigung —;

c) den zu militärischen Uebungen einberufenen Beamten für diejenigen Reisen, für die ihnen ein Anspruch auf Marschgebührnisse nicht zusteht;

d) zu schiedsgerichtlichen Verhandlungen beim Schiedsgericht für Arbeiterversicherung den früheren sowie den noch im Dienste befindlichen Beamten zur Hin- und Rückfahrt, wenn ihr persönliches Erscheinen angeordnet und im Interesse der Eisenbahnverwaltung geboten ist;

e) zu Reisen als Schiedsrichter, wenn das Schiedsrichteramt nicht den Beamten persönlich, sondern ihrer Behörde übertragen ist.

Für Reisen zu gerichtlichen und disziplinargerichtlichen Vernehmungen als Zeuge, Sachverständiger oder Angeschuldigter darf freie Fahrt nicht benutzt werden;

9. zur Fahrt zwischen Wohn- und Dienstort nach den hierfür allgemein oder im Einzelfalle getroffenen Anordnungen der Verwaltung;

10. zum Kirchenbesuche den Beamten und den Angehörigen ihres Hausstandes nach dem nächstgelegenen oder am zweckmäßigsten zu erreichenden Kirchorte, falls sich am Wohnorte keine Kirche ihres Bekenntnisses befindet; den Kirchort bestimmt die Eisenbahndirektion;*)

11. zum Besuche von Lehranstalten aller Art, mit Ausnahme der Hochschulen (Universitäten usw.), zum Besuche besonderer Unterrichtsstunden (Musik-, Nähstunden usw.), zum Einsegnungsunterrichte sowie zur Erlernung eines Handwerkes oder sonstigen Berufs den Kindern (auch Stief- und Pflegekindern) der Beamten bis zum vollendeten 18. Lebensjahre, wenn am Wohnorte des Beamten — oder in Großstädten in der Nähe seiner Wohnung — keine Gelegenheit für diese Ausbildung besteht und die nächste geeignete Ausbildungsgelegenheit benutzt wird.

Zum Besuche höherer Lehranstalten wird freie Fahrt nur bis zur Erlangung der wissenschaftlichen Befähigung für den einjährig-freiwilligen Militärdienst gewährt.

Nehmen Kinder unter den vorstehenden Voraussetzungen zu Lernzwecken außerhalb des Wohnorts ihrer Eltern längeren Aufenthalt, so kann ihnen freie Fahrt zwischen dem Wohnort und ihrem Aufenthaltsorte beim Beginn und Schlusse der Unterrichts- und Lehrkurse oder Schulferien, zu den hohen christlichen Festtagen (Weihnachten, Ostern, Pfingsten) und in mäßigen Grenzen — höchstens alle 14 Tage — auch in der Zwischenzeit bewilligt werden.*)

Bei Versetzungen von Beamten kann ihren Kindern eine nach vorstehenden Bestimmungen zugestandene Vergünstigung so lange belassen oder auch freie Fahrt zwischen dem alten Lehrort und dem neuen Wohnorte der Eltern so lange gewährt werden, bis die Schul- und Lehrverhältnisse dem neuen Wohnort entsprechend geregelt sind;

12. zum Einkauf von Lebensmitteln und sonstigen Lebensbedürfnissen den Ehefrauen der Beamten oder anderen Angehörigen ihres Hausstandes einmal wöchentlich nach dem nächstgelegenen oder am zweckmäßigsten zu erreichenden geeigneten Orte, wenn der Einkauf am Wohnorte sehr erschwert oder unverhältnismäßig teuer ist. Den Einkaufsort bestimmt die Eisenbahndirektion;*)

13. bei Beendigung des Dienstverhältnisses den Beamten und den Angehörigen ihres Hausstandes einmal zur Uebersiedelung nach dem neuen Wohnort innerhalb eines Jahres nach dem Tage der Beendigung; „den technischen Hilfskräften (d. s. die vorübergehend beschäftigten Landmesser, die Bauassistenten, Ingenieure, Architekten, technischen Bureaugehilfen, Bauaufseher, Landmessergehilfen und technischen Aushelfer) jedoch, wenn sie selbst das Dienstverhältnis zur Verwaltung gelöst haben, erst, nach-

*) Zu 10, 11 und 12: Beim Tode des Beamten können diese Vergünstigungen noch während des Gnadenvierteljahres oder Gnadenmonats fortgewährt werden, wenn der bisherige Wohnort nicht verändert wird.

dem sie mindestens drei Jahre bei der Verwaltung beschäftigt gewesen sind."

14. zur Ueberführung der Leiche eines außerhalb seines Wohnorts gestorbenen Beamten nach seinem Wohnorte den nächsten Angehörigen.

§ 3. Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung und Angehörige ihres Hausstandes.

Zu den Arbeitern im Sinne der Freifahrtordnung gehören auch die von den Betriebskrankenkassen bestellten Berufs-Krankenkontrolleure, die Schrankenwärter und -wärterinnen, ferner im Arbeiterverhältnisse beschäftigte weibliche Bedienstete, wie Warte- und Scheuerfrauen.

Freie Fahrt darf gewährt werden:

1. bei der Einberufung zum Dienste und bei Versetzung den Arbeitern und den Angehörigen ihres Hausstandes nach dem neuen Dienstorte;

2. für Reisen zum Zwecke der Ausbildung;

3. zur Ablegung von Prüfungen nach und von dem Orte der Prüfung;

4. zur Ausführung von Dienstgeschäften und Arbeiten außerhalb des Dienstorts;

5. bei Erkrankung

I. den Mitgliedern der Eisenbahnkrankenkassen; nötigenfalls auch den zur Begleitung erforderlichen Angehörigen*) für Reisen:

a) zum zuständigen Kassenarzt oder zu einem von der Krankenkasse bestellten Spezialarzte,

b) zur Inanspruchnahme anderer Spezialärzte, zur Untersuchung durch einen Vertrauensarzt, zum Gebrauch von Einzelbädern zu Heilzwecken, nach Krankenhäusern und anderen Heilanstalten, Bade- und Erholungsorten und zu geeignetem Landaufenthalt in der Nähe des Wohnorts, wenn der Kassenarzt die Notwendigkeit hierfür bescheinigt,

c) zum Anpassen oder Ausbessern von Verbandstücken, Bruchbändern, Brillen und sonstigen mechanischen Heilmitteln, wenn diese zur Genesung und Erwerbsfähigkeit nach Beendigung des Heilverfahrens erforderlich, am Wohnorte nicht zu haben und von außerhalb ohne Anwesenheit des Erkrankten nicht zu beschaffen sind;

II. den erkrankten Familienmitgliedern der Mitglieder der Eisenbahnkrankenkassen, nötigenfalls auch den zur Begleitung erforderlichen Angehörigen;*)

a) zum zuständigen Kassenarzt oder zu einem von der Krankenkasse bestellten Spezialarzte, ferner zum Anpassen oder Ausbessern von Verbandstücken, Bruchbändern, Brillen und sonstigen mechanischen Heilmitteln, wenn diese zur Genesung und Erwerbfähigkeit nach Beendigung des Heilverfahrens erforderlich, am Wohnorte nicht zu haben und von außerhalb ohne Anwesenheit des Erkrankten nicht zu beschaffen sind;

b) bei kassenärztlicher Bescheinigung der Notwendigkeit für Reisen zur Inanspruchnahme anderer Spezialärzte, zur Untersuchung durch einen Vertrauensarzt, nach Krankenhäusern und Kliniken in der Nähe des Wonnortes;

III. in allen diesen Fällen können auch durch einen Unfall verletzte Arbeiter, die nicht aus der Eisenbahnverwaltung aus-

*) Sind Angehörige des Hausstandes nicht vorhanden oder zwingend behindert, auch anderen Personen.

geschieden sind, auf Bescheinigung des Bahn- oder Kassenarztes die freie Fahrt erhalten;

IV. den nächsten Angehörigen erkrankter Arbeiter kann freie Fahrt zu deren Besuch in Heilanstalten innerhalb mäßiger Grenzen gewährt werden;

6. bei Verletzung im Dienste den Verletzten und den zur Begleitung erforderlichen Personen nach dem Orte der ärztlichen Behandlung.

Ebendahin kann nach dem Ermessen der Eisenbahndirektion den nächsten Angehörigen der Verletzten vom Wohnort aus in mäßigen Grenzen freie Fahrt gewährt werden;

7. bei Beurlaubungen nach den besonderen ministeriellen Vorschriften; die Bestimmungen im § 2 Ziffer 8 unter c—e finden entsprechende Anwendung.

Für Reisen zu gerichtlichen und disziplinargerichtlichen Vernehmungen als Zeuge, Sachverständiger oder Angeschuldigter sowie zur Teilnahme an militärischen Kontrollversammlungen wird freie Fahrt nicht bewilligt;

8. zur Fahrt zwischen Wohn- und Dienstort nach den hierfür allgemein oder im Einzelfalle getroffenen Anordnungen der Verwaltung;

9. zum Kirchenbesuch in den Grenzen des § 2 Ziffer 10;

10. zum Schulbesuch in den Grenzen des § 2 Ziffer 11;

11. zum Einkauf von Lebensmitteln in den Grenzen des § 2 Ziffer 12;

12. bei Beendigung des Dienstverhältnisses in den Grenzen des § 2 Ziffer 13, falls der Arbeiter ununterbrochen 10 Jahre im Dienste der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung gewesen oder mit Unfall- oder Invalidenrente ausgeschieden ist;

13. den Vertretern der Eisenbahnkrankenkassen zu Fahrten nach und von den Generalversammlungen und zur Wahl von Beisitzern zum Schiedsgericht für die Arbeiterversicherung sowie den Vorstandsmitgliedern und Krankenkontrolleuren für Reisen im Dienste der Kasse innerhalb ihres Bezirkes;

14. den Mitgliedern des Vorstandes und der Bezirksausschüsse der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu Reisen im Dienste der Kasse, den Vertretern zur Teilnahme an der Generalversammlung dieser Kasse;

15. den Vertretern der Arbeiter zur Teilnahme an Beratungen über Unfallverhütungsvorschriften (§ 132 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes) und den gewählten Beisitzern zum Schiedsgericht für die Arbeiterversicherung zu den Sitzungen des Schiedsgerichts oder zur Wahl von nichtständigen Mitgliedern des Reichs-Versicherungsamts;

16. den Mitgliedern der Arbeiterausschüsse zur Teilnahme an den Ausschußsitzungen;

17. zur Ueberführung der Leiche eines außerhalb seines Wohnortes gestorbenen Arbeiters nach seinem Wohnorte den nächsten Angehörigen.

§ 4. Eisenbahnvereine.

Freie Fahrt darf den dem allgemeinen Verbande der Eisenbahnvereine angehörenden Einzelvereinen in folgendem Umfange*) gewährt werden:

---

*) Die Gewährung freier Fahrt an Mitglieder und ihre Angehörigen in anderen Fällen ist durch besondere Erlasse geregelt

1. den Vorstandsmitgliedern zu den Vorstandssitzungen am Sitze des Vereins;

2. den abgeordneten Vertretern zu den Bezirks- und allgemeinen Verbandstagen;

3. den Mitgliedern zu den Hauptversammlungen, wenn es sich um die Erledigung besonders wichtiger Geschäftsangelegenheiten handelt.

§ 5. Bahn- und Bahnkassenärzte.

Bahn- und Bahnkassenärzte (einschließlich der von der Eisenbahn- oder Kassenverwaltung bestellten Spezial- und Vertrauensärzte) dürfen freie Fahrt erhalten:

1. zu dienstlichen Reisen innerhalb des Bezirkes, für den sie bestellt sind, in Bedarfsfällen auch darüber hinaus innerhalb der Grenzen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft;

2. einmal jährlich zur Teilnahme an ärztlichen Fortbildungskursen in benachbarten Groß- und Universitätsstädten, auch zu mehreren Einzelreisen während der Dauer dieser Kurse;

3. als Vorstandsmitglieder der Bahnarztvereine nach dem Direktionssitz und zu den Vorstandssitzungen;

4. als Mitglieder der Bahnarztvereine zu den Vereinssitzungen und außerdem zu den alle zwei Jahre stattfindenden Sitzungen des Verbandes Deutscher Bahnärzte. Die letztere Vergünstigung kann auch den bei außerpreußischen Bahnen angestellten Bahnärzten zuteil werden, sofern diese Bahnen Gegenseitigkeit üben.

5. als Ausschußmitglieder des Verbandes Deutscher Bahnärzte einmal im Jahre zur Teilnahme an den Ausschußsitzungen.

Diese Vergünstigung kann auch den von außerpreußischen Bahnen als Bahnarzt angestellten Ausschußmitgliedern zuteil werden, sofern diese Bahnen Gegenseitigkeit üben.

§ 6. Mitglieder der Linienkommandanturen.

Die militärischen Mitglieder der Linienkommandanturen erhalten freie Fahrt zu Reisen innerhalb des Amtsbezirkes der Kommandantur, der sie angehören, vorausgesetzt, daß sie für die Benutzung der Eisenbahn keine Reisekostenvergütung empfangen.

§ 7. Privathandwerker, Unternehmer von Signal- und Stellwerksbauanstalten, sowie für Lieferung von Schranken, und Unternehmer im Dienste der Kleiderkasse.

1. Handwerksmeister und kleine Unternehmer können zur Ausführung von Arbeiten für Betriebszwecke für sich und ihr Personal freie Fahrt erhalten, wenn sie ihnen bei Uebertragung der Arbeiten zugesichert worden ist. Dies darf nur im Falle besonderen Bedürfnisses geschehen.

2. Den Unternehmern von Signal- und Stellwerksbauanstalten und ihrem Personal kann nach Bedarf freie Fahrt gewährt werden:

a) zu Vorbesprechungen an Ort und Stelle;

b) für die Ausführung der örtlichen Arbeiten und für die während der Haftfrist nach dem Vertrag auszuführenden Ergänzungsarbeiten.

3. Schneidermeistern, die die Anfertigung von Dienstkleidern für die Kleiderkasse übernommen haben, sowie deren Angestellten

kann innerhalb der einzelnen Kleiderkassenbezirke freie Fahrt vertraglich zugesichert werden.

4. Zu Vorbesprechungen und zur Ausführung der örtlichen Arbeiten kann den Unternehmern für die Lieferung von Schranken oder ihren Vertretern freie Fahrt in II. Wagenklasse, den Monteuren und Arbeitern in III. Wagenklasse nach Bedarf gewährt werden.

§ 8. Bedienstete der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.*)

Die Bestimmungen in den §§ 2, 3, 15 und 16 Ziffer 1 finden auch auf die Bediensteten der unter Reichsverwaltung stehenden Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen Anwendung.

§ 9. Beamte anderer Eisenbahnverwaltungen.

1. Beamte und Hilfsbeamte anderer Eisenbahnverwaltungen, die nicht lediglich Nebenbahnen betreiben, erhalten — soweit Gegenseitigkeit geübt wird — freie Fahrt:

a) bei Dienstgeschäften und Belehrungsreisen;

b) bei der Einberufung, Beurlaubung oder Beendigung des Dienstverhältnisses.

2. Ausnahmsweise können auch Beamte solcher Privatbahnverwaltungen, die lediglich Nebenbahnen betreiben, und Beamte von Reedereien im Einzelfalle freie Fahrt erhalten, wenn und soweit ihre Mitwirkung bei Erledigung von Dienstgeschäften durch ein besonderes dienstliches Bedürfnis der Staatsbahnverwaltung geboten ist.

§ 10. Personal von Luxuszügen, Speise- und Schlafwagengesellschaften.

Die Aufsichtsbeamten und das Personal der von den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zugelassenen Luxuszüge, Speise- und Schlafwagenbetriebe erhalten freie Fahrt nach Maßgabe der Verträge.

§ 11. Zoll- und Steuerbeamte.**)

Zoll- und Steuerbeamte erhalten zu Reisen, die sie für Rechnung und im Interesse der Staatsbahnverwaltung ausführen, freie Fahrt auf Grund einer Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienststelle, die Namen und Dienststellung des Beamten, Zeit, Zweck und Ziel der Reise enthalten und mit dem Dienststempel der Zollbehörde versehen sein muß.

§ 12. Verunglückte Personen.

Beim Eisenbahnbetriebe verunglückten Personen und etwaigen zur Begleitung erforderlichen Personen kann freie Fahrt gewährt werden, soweit dies nach Lage des Falles geboten erscheint.

§ 13. Mitnahme von Kindern.

In Begleitung der Inhaber von Freifahrtausweisen werden Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für die ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, frei befördert. Auf

---

*) Vgl. § 1 Ziffer 2 und § 23 Ziffer 1.

**) Wegen der Gewährung freier Fahrt an Zoll- und Steuerbeamte zu Reisen, die sie im staatssteuerlichen Interesse unternehmen, siehe § 26 Ziffer 7.

die Beförderung von Kindern vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre sowie von jüngeren Kindern, falls für letztere ein Platz beansprucht wird, finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung.

§ 14. Reisegepäck.

1. Der Freifahrtausweis gewährt Anspruch auf unentgeltliche Beförderung von 25 kg Reisegepäck für jede im Ausweis aufgeführte Person.

2. Auf Freikarten zum Kirchen- und Schulbesuch und zum Einkauf von Lebensmitteln wird Freigepäck nicht gewährt.

3. Bediensteten anderer Eisenbahnverwaltungen wird Freigepäck nur gewährt, soweit Gegenseitigkeit geübt wird.

§ 15. Umzugsgut.

1. Die unentgeltliche Beförderung von Umzugsgut (Hausrat) kann bewilligt werden:

I. den Beamten (§ 2):

a) bei der Einberufung zum Dienste;

b) bei der Versetzung nach den besonderen Vorschriften;

c) in den Fällen des § 2 Ziffer 13.

Den Regierungsbauführern darf im Falle des § 2 Ziffer 2 Absatz 2 freie Beförderung des Umzugsguts nicht gewährt werden.

II. den Arbeitern (§ 3):

a) den ständigen Arbeitern bei Versetzung;

b) den handwerksmäßig vorgebildeten Arbeitern bei der Heranziehung zu den Werkstätten und bei Versetzung;

c) in den Fällen des § 3 Ziffer 12.

2. Als Ausweis für die unentgeltliche Beförderung wird ein Freischein für Umzugsgut erteilt.

3. Für die Beförderung von Umzugsgut darf regelmäßig nur ein Wagen unentgeltlich gestellt werden; die Bewilligung eines zweiten und äußerstenfalls dritten Wagens kann erfolgen, wenn von der Direktion ein Bedürfnis hierfür festgestellt und bescheinigt wird.

4. Die freie Beförderung umfaßt gleichzeitig die zum eigenen Wirtschaftsbedarfe gehörenden Lebensmittel, Brennstoffe und Haustiere, ferner die am früheren Dienstort ausgepflanzten, zur Zeit des Umzugs noch nicht geernteten Feldfrüchte, falls durch ihre Beförderung der Verwaltung nicht unverhältnismäßig hohe Kosten entstehen.

5. Die Aufgabe des Umzugsguts als Gepäck ist zulässig, sofern es sich nach dem Ermessen der Versandstation hierzu eignet.

6. Die Beförderung darf mit Genehmigung der Direktion ausnahmsweise in Eilgüter- oder Personenzügen erfolgen, in letzteren nur nach Vereinbarung mit den übrigen beteiligten Direktionen; Schnellzüge sind ausgeschlossen.

7. Sind an der Beförderung andere Bahnen beteiligt, so wird ein Freischein für Umzugsgut nicht erteilt, dieses vielmehr wie gewöhnliches Frachtgut mit Ueberweisung der Fracht abgefertigt. Nach der Aushändigung des Gutes gegen Zahlung oder Stundung der Fracht wird die Verfügung, durch welche die frachtfreie Beförderung bewilligt ist, dem Empfänger von der Güterausgabestelle abgefordert und mit dem Frachtbriefe der vorgesetzten Verkehrskontrolle eingereicht. Diese veranlaßt Absetzung und Rückzahlung oder Erlaß des auf die Staatsbahnen entfallenden Teiles der Fracht.

8. Endet im Falle zu 7 die Beförderung auf einer anderen Bahn, so zahlt die Verwaltung, welche die frachtfreie Beförderung zugesichert hat, den auf die Staatsbahnen entfallenden Teilbetrag der Fracht dem Empfänger auf Antrag gegen Vorlage des Frachtbriefes aus.

§ 16. Frachtfreie Beförderung von Leichen.

1. Wenn ein Bediensteter der Eisenbahnverwaltung außerhalb seines Wohnorts stirbt und die Leiche auf den besonderen Wunsch der nächsten Angehörigen im Wohnorte des Bediensteten beerdigt werden soll, so kann die Beförderung der Leiche dorthin auf den Staatsbahnen frachtfrei erfolgen.

2. Die Leichen der bei Eisenbahnunfällen getöteten Reisenden sind ebenfalls unentgeltlich zu befördern. (Die Frachtkosten sind bei den durch den Unfall entstandenen Ausgaben nachzuweisen.)

§ 17. Unentgeltliche Beförderung von Arzneien und Lebensmitteln.

1. Für Bedienstete an Orten ohne Apotheke können die bahn- oder kassenärztlich verordneten Arzneien und sonstigen Gegenstände der Krankenpflege durch Vermittlung der Stations- und Fahrbeamten ohne besondere Begleitpapiere unentgeltlich befördert werden. Dasselbe gilt bei Rücksendung der leeren Arzneischachteln, Flaschen, Körbe oder Kasten.

2. Dauernd oder vorübergehend außerhalb ihres Wohnorts beschäftigten Bediensteten kann in derselben Weise das Mittagessen mit geeigneten Zügen nach den Arbeitsstätten frachtfrei befördert werden.

3. Auch kann, wenn den an einem abgelegenen Orte stationierten Bediensteten die Beschaffung der zum täglichen Gebrauche notwendigen Lebensmittel unmöglich ist, deren unentgeltliche Beförderung in der unter 1 angegebenen Weise genehmigt werden.

§ 18. Arten der Freifahrtausweise.

1. Eine unentgeltliche Beförderung auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen darf — abgesehen von den Fällen des § 26 — nur auf Grund eines von den zuständigen Behörden oder Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung nach den Bestimmungen dieser Freifahrtordnung ausgestellten Ausweises stattfinden.

2. Solche Ausweise sind:

a) Freikarten. Sie werden auf Namen mit Geltung für längere Zeit ausgestellt;

b) Freischeine. Sie werden von den nach § 23 zuständigen Stellen für bestimmte einzelne Reisen ausgestellt. Im Falle des Bedürfnisses können — abgesehen von den Fällen des § 7 Ziffer 1 und 2 — an ihrer Stelle auch Freikarten für einzelne Fahrten während eines bestimmten Zeitraumes und zu bestimmten Zwecken ausgefertigt werden. Auch können, wenn Beamte des Fahrdienstes zur Uebernahme des Dienstes nach anderen Orten entsendet werden oder nach Beendigung des Dienstes nach ihrem Dienstorte zurückkehren, die Dienstbücher dieser Beamten zur Eintragung der Freifahrtberechtigung nach näherer Bestimmung der Eisenbahndirektionen benutzt werden.

§ 19. Freikarten.

Freikarten erhalten

für den Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft:

1. der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter des Zentralamts sowie die diesem unterstellten höheren Abnahmebeamten;

2. der Direktor der dem Zentralamt unterstellten chemischen Versuchsanstalt;

3. die Betriebs- und Oberbaukontrolleure des Zentralamts;

für den Direktionsbezirk:

4. der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Direktion;

5. die Vorstände der Aemter und Bauabteilungen;

6. die übrigen im Direktionsbezirke beschäftigten höheren Beamten vom 4. Jahre nach der Einberufung ab;

7. die Betriebs-, Betriebsmaschinen- und Oberbaukontrolleure der Direktion;

8. die von der Eisenbahn- oder Kassenverwaltung für ihren Bezirk bestellten Vertrauensärzte;

für einzelne Strecken:

9. die Eisenbahn-Betriebsingenieure und Kassenkontrolleure für den Bezirk des Amtes, dem sie zugeteilt sind.

Die Freikarten für Vertreter der Vorstände solcher Betriebsämter, die ihren Sitz an einem anderen Orte haben, als die Verkehrs- und Maschinenämter, zu deren Bezirken Strecken der Betriebsämter gehören, können auch für die Bezirke dieses Verkehrs- und Maschinenamtes ausgestellt werden.

10. die Regierungsbauführer während ihrer Ausbildung bei der Direktion oder einem Amte für einen oder einige Amtsbezirke; jedoch nur soweit es das dienstliche Interesse erfordert;

11. die Leiter von Neben- und Betriebswerkstätten und Bahnmeistereien für ihren Amtsbezirk und nach dem Sitze des vorgesetzten Amtes;

12. die Bahnmeisterdiätare und -aspiranten für den Bezirk, in dem ihnen die Ausübung dienstlicher Verrichtungen übertragen ist;

13. die Zugrevisoren für ihren Amtsbezirk;

14. die Bahn- und Bahnkassenärzte (einschließlich der von der Eisenbahn- oder Kassenverwaltung bestellten Spezialärzte) für den Bezirk ihrer vertragsmäßigen Wirksamkeit, wo besondere Umstände dies verlangen, auch darüber hinaus;

15. die Vorsitzenden der Bahnarztvereine und ihre Stellvertreter nach dem Direktionssitze;

16. die Berufs-Krankenkontrolleure für den Bezirk, in dem sie die Krankenkontrolle auszuüben haben, nötigenfalls auch für Verbindungsstrecken.

§ 20. Freikarten für Strecken anderer Direktionsbezirke.

1. Die dem Zentralamte unterstellten mittleren Abnahmebeamten erhalten Freikarten für die Direktionsbezirke, auf die sich ihre Abnahmetätigkeit erstreckt.

2. Die nach § 19 Ziffer 9—14 und 16 ausgefertigten Freikarten können im Bedarfsfalle, wenn die Endstation der Karte keine Schnellzugstation ist, auf die nächstgelegene Schnellzugstation ausgedehnt werden.

3. Die Eisenbahndirektionen sind ermächtigt, Freikarten auf solche Strecken benachbarter Bezirke auszudehnen, die zur besseren Ausnutzung der Zeit günstige Zugverbindungen bieten oder zur Ausübung dienstlicher Verrichtungen häufiger bereist werden müssen.

4. Wo ein dienstliches Bedürfnis vorliegt, sind die Direktionen befugt, auch für andere Direktionsbezirke Freikarten auszustellen, und zwar, für Betriebskontrolleure selbständig, im übrigen nach Benehmen mit den beteiligten Direktionen.

§ 21. Züge und Wagenklassen.

1. Die Freifahrtausweise berechtigen nur zur unentgeltlichen Benutzung der darin bezeichneten Wagenklasse in allen für die Personenbeförderung bestimmten Zügen mit Ausnahme der Luxuszüge. Schlafwagen können gegen Zahlung der tarifmäßigen Gebühr für Bettkarten benutzt werden.

2. Von den Eisenbahnbediensteten finden in der Regel Beförderung:

a) in beliebiger Wagenklasse die im § 19 unter 1, 2 und 4—6 genannten Beamten;

b) in der zweiten Wagenklasse die Hauptkassenrendanten, Regierungsbauführer, Diplomingenieure, Ingenieure, Architekten, Landmesser, Bauassistenten, Maschinenbaubeflissene und Studierende des Baufachs, alle etatsmäßigen mittleren Beamten, die Kanzleiinspektoren und diätarischen Beamten mit der Anwartschaft zum technischen Eisenbahnsekretär, Bahnhofs-, Güter- oder Kassenvorsteher;

c) in der dritten Wagenklasse die Lokomotiv- und Zugführer, Maschinisten bei elektrischen Anlagen, Schiffsmaschinisten, Steuermänner, Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamten, die nicht unter b) genannten diätarischen Beamten, die Hilfsbeamten und die Arbeiter;

d) in der vierten Wagenklasse Arbeiter bei Fahrten zwischen Wohn- und Dienstort und zur Ausführung von Dienstgeschäften, wenn die Anzahl der Arbeiter, ihre Arbeitsgeräte oder andere Umstände ihre Beförderung in der III. Klasse untunlich erscheinen lassen. In dringenden Fällen kann Arbeitern zur schnelleren Erreichung der Arbeitsstelle die Fahrt in Güterzügen ausnahmsweise gestattet werden; die Freifahrtausweise sind dann mit dem Vermerk zu versehen: „Gültig für den Güterzug Nr. . . . .“

3. Angehörige von Bediensteten werden in der Wagenklasse befördert, die den Bediensteten selbst gewährt wird, oder bei Lebzeiten gewährt wurde. In den Fällen des § 2[11—12] kann nur die III. Wagenklasse benutzt werden. Dasselbe gilt für Dienstboten, sofern sie nicht zur Wartung kleiner Kinder in dem von der Dienstherrschaft benutzten Wagenraum Aufnahme finden müssen.

4. Die militärischen Mitglieder der Linienkommandanturen (§ 6) erhalten freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse, die Bahn- und Bahnkassenärzte sowie die Zoll- und Steuerbeamten (§ 11) solche in II. Wagenklasse. Unternehmer im Dienste der Kleiderkasse, Unternehmer von Signal- und Stellwerksbauanstalten, ihre Vertreter und ihre Ingenieure erhalten freie Fahrt in II. Wagenklasse, soweit nicht nach ihrer gesellschaftlichen Stellung die III. Wagenklasse angemessen erscheint.

5. Die Bediensteten anderer Eisenbahnverwaltungen (§§ 8 und 9) werden in der Regel in denselben Wagenklassen befördert, wie die in gleicher Stellung befindlichen Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung.

6. Beim Betriebe verunglückte Personen und ihre Begleiter sind nach den Umständen des Einzelfalls in der I., II. oder III. Wagenklasse zu befördern.

7. Alle übrigen Personen (Handwerksmeister, kleine Unternehmer und deren Personal, sowie die Angestellten von Signal- und Stellwerksbauanstalten und von Unternehmern im Dienste der Kleiderkasse) sind in der III. Wagenklasse zu befördern.

§ 22. Benutzung einer höheren Wagenklasse.

1. Die Benutzung höherer als der im § 21 angegebenen Wagenklassen ist nur zulässig, wenn dies von der Direktion für nötig erachtet wird und auf dem Freifahrtausweis vermerkt ist.

2. Durch Lösung von Zuschlagkarten kann das Recht, eine höhere als die im Freifahrtausweis angegebene Wagenklasse zu benutzen, nicht erlangt werden.

§ 23. Zuständigkeit.

1. Für die Bewilligung unentgeltlicher Beförderung auf den Eisenbahnen unter preußisch-hessischer Staatsverwaltung und den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen sind — soweit nicht die Ausstellung von Freikarten und Freischeinen durch den Minister der öffentlichen Arbeiten erfolgt — zuständig:

I. die Stationsvorstände:

a) für Fahrten von Beamten und Arbeitern der äußeren Dienststellen zur Uebernahme oder Rückkehr von auswärtigen Dienstgeschäften (§ 2[4] und § 3[4]);

b) bei Erkrankungen:

aa) an Beamte, denen freie bahn- oder kassenärztliche Hilfe gewährt wird, im Umfange des § 2 Ziffer 6 I und § 3 Ziffer 5 I, ausgenommen für Fahrten nach Bade- und Erholungsorten und zu geeignetem Landaufenthalt;

bb) an Familienmitglieder der Beamten zu aa für Reisen zum zuständigen Bahn- oder Kassenarzt (§ 2 Ziffer 6 II und § 3 Ziffer 5 II);

cc) an Arbeiter im Umfange des § 3[5] Absatz 1 und III ausgenommen für Fahrten nach Bade- und Erholungsorten und zu geeignetem Landaufenthalt;

c) bei Verletzungen (§ 2[7] Absatz 1 und § 3[6] Absatz 1) an Familienmitglieder der Arbeiter im Umfange des § 3[5] Absatz 2;

d) für Reisen im Dienste der Eisenbahn-Kranken- und Pensionskassen und im Interesse der Arbeiterversicherung (§ 3[13] bis [15]);

e) an Bahn- und Bahnkassenärzte, soweit im Einzelfalle die Unterstützung des Nachbararztes erforderlich wird (§ 5[1]);

f) an Beamte anderer nicht dem deutschen Freikartenverbande (Anlage 2 A*)) angehörigen Eisenbahnverwaltungen (§ 9), auf Grund von Empfehlungsschreiben nach Anlage 2 B;*)

g) an Zoll- und Steuerbeamte nach Maßgabe des § 11;

h) zur Beförderung von Heilmitteln (§ 17[1]);

II. die Vorstände der Aemter und Bauabteilungen sowie der dem Eisenbahn-Zentralamt unterstellten Abnahmeabteilungen innerhalb ihres Geschäftsbereichs:

a) für Fahrten von Beamten und Arbeitern zur Ausbildung (§ 2[2] und § 3[2]);

*) Das Muster ist fortgelassen.

b) zu Prüfungen (§ 2 [3] und § 3 [3]);
c) zu Dienstgeschäften (§ 2 [4] und § 3 [4]), vgl. jedoch unter I a;
d) zu Versetzungen (§ 2 [5] und § 3 [1]);
e) bei Beurlaubungen*) (§ 2 [8] und § 3 [7]);
f) zur Fahrt zwischen Wohn- und Dienstort (§ 2 [9] und § 3 [8]);
g) zum Kirchenbesuch (§ 2 [10] und § 3 [9]);
h) zum Einkaufe von Lebensmitteln (§ 2 [12] und § 3 [11]);
i) an Arbeiter bei der Einberufung zum Dienste (§ 3 [1]);
k) an Arbeiter bei der Beendigung des Dienstverhältnisses (§ 3 [12]);
l) an Mitglieder der Arbeiterausschüsse (§ 3 [16]);
m) an Privathandwerker und andere Unternehmer (§ 7 [1—2]);
n) zur Beförderung von Umzugsgut;
aa) an Beamte bei Versetzungen (§ 15 [1] Absatz I b),
bb) an Arbeiter bei Versetzungen, Heranziehung zu den Werkstätten und Beendigung des Dienstverhältnisses (§ 15 [1] Absatz II);
o) zur Beförderung des Mittagessens (§ 17 [2]);
p) zur Beförderung von Lebensmitteln (§ 17 [3]).

Außerdem sind die Vorstände der Inspektionen zuständig zur Ausstellung von Freikarten in den Fällen des § 19 [9—12].

III. die Eisenbahndirektionen in allen übrigen Fällen.

2. Außer den Stationsvorständen können auch andere Dienstvorsteher nach dem Ermessen der Eisenbahndirektion mit Freischeinvordrucken ausgerüstet werden. In diesem Falle geht die vorstehend unter I den Stationsvorständen zugewiesene Befugnis auf die anderen Dienstvorsteher für deren Dienstbereich über.

3. Wenn Dienstvorsteher auf Anweisung vorgesetzter Stellen oder auf Ansuchen anderer Personen und Zeit des Ansuchens auf der Rückseite des Freischeins zu bemerken.

4. Freikarten dürfen von Dienstvorstehern nicht ausgestellt werden.

§ 24. Gültigkeit, Beschaffenheit und Behandlung der Freifahrtausweise.

1. Freifahrtausweise verlieren ihre Gültigkeit mit dem Ablauf des letzten Tages der Geltungsdauer. Die Fahrt muß daher an diesem Tage beendet sein. Der Verlust eines Freifahrtausweises ist sofort auf dem Dienstwege der Direktion anzuzeigen.

2. Fahrtunterbrechungen sind in der für den allgemeinen Verkehr bei gewöhnlichen Fahrkarten zugestandenen Beschränkung statthaft. Häufigere oder beliebige Fahrtunterbrechungen innerhalb der Geltungsdauer können durch die den Freischein ausfertigende Dienststelle zugelassen werden und müssen auf dem Schein vermerkt sein.

3. Form und Inhalt der Ausweise für die unentgeltliche Beförderung ergeben sich aus den anliegenden Mustern 1 bis 14.**) Die Ausweise sind mit einem Trockenstempel zu versehen. Die von dem Eisenbahn-Zentralamt und den Vorständen der ihm unterstellten Abnahmeabteilungen auszustellenden Ausweise sind nach Form und Inhalt entsprechend den von den Direktionen und Amtsvorständen auszustellenden anzufertigen.

4. Freikarten können für einen Zeitraum von drei Jahren ausgestellt werden, sofern nicht eine kürzere Benutzungsdauer bei der Ausstellung feststeht. Sie sind gattungsweise in Reihen

*) Vergl. Erlaß vom 28. Februar 1907 — IV. B. 6. 134.
**) Die Muster sind fortgelassen.

eingeteilt und innerhalb einer jeden, mit den Buchstaben A, B, C usw., bezeichneten Reihe mit laufenden Ordnungsnummern von 1—10 000 versehen. Bei Versetzungen, bei der Beendigung des Dienstverhältnisses oder beim Ablauf der Geltungsdauer sind die Freikarten sofort an den nächsten Dienstvorgesetzten zurückzugeben.

5. Die Freischeine werden für die Bediensteten der eigenen Verwaltung — mit Ausnahme der Fälle im § 2 Ziffer 13 und § 3 Ziffer 12 — auf grünem, in allen anderen Fällen auf weißem Papier ausgestellt; sie sind in Reihen eingeteilt (durch Bezeichnung mit den Buchstaben A, B, C . . . . .) und innerhalb jeder Reihe mit den Nummern 1—100 000 versehen. Am Fuße der Vorderseite ist folgender Vermerk anzubringen:

a) bei den Freischeinen für Bedienstete der eigenen Verwaltung (auf grünem Papier):

„Dieser Schein ist nach Benutzung oder bei Nichtbenutzung sofort an den nächsten Dienstvorgesetzten abzugeben."

b) bei den Freischeinen für andere Personen (auf weißem Papier):

„Dieser Schein ist bei Beendigung der Fahrt an den die Fahrkarten abnehmenden Beamten abzugeben."

6. Für Arbeiter, die unter Führung eines Vorarbeiters nach und von der Arbeitsstelle fahren, kann, wenn sie die Zahl zehn nicht überschreiten, ein gemeinschaftlicher Freifahrtausweis ausgestellt werden, in dem der Vorarbeiter mit Namen, die übrigen nur der Zahl nach zu bezeichnen sind.

7. Die Freischeine sind von den Verkehrskontrollen I an die Aemter, Bauabteilungen und Direktionsbureaus abzugeben. Die Aemter dürfen die Freischeine nur an die zur Ausstellung von Scheinen berechtigten Dienststellen gegen Empfangsbescheinigung weitergeben. Sie sind sorgfältig unter Verschluß des ausfertigenden Beamten zu halten, so daß ihr Bestand, Zugang und Verbrauch jederzeit nachgewiesen werden können.

8. Die bei den Dienststellen ausgefertigten Freischeine haben die deutliche Namensunterschrift und Amtsbezeichnung des für die Ausfertigung zuständigen Beamten zu enthalten. Die bei den Aemtern und Bauabteilungen ausgefertigten Ausweise sind vom Vorstand eigenhändig zu vollziehen.

9. Die Stationen haben die von den Stationsschaffnern abgelieferten weißen Freischeine an die Verkehrskontrolle I der eigenen Verwaltung zu senden. Diese schickt die Scheine an die Kontrolle I der ausstellenden Verwaltung.

10. Die Stämme der in einem Monat ausgefertigten Scheine nebst den von den Bediensteten abgelieferten grünen Freischeinen sind

a) vom Zentralbureau und von den Aemtern und Bauabteilungen an die Verkehrskontrolle I,

b) von den Dienststellen an das vorgesetzte Amt bis zum 5. des nächsten Monats zur Prüfung einzusenden. Das Amt hat die Stämme zu den weißen Scheinen bis zum 20. desselben Monats an die Verkehrskontrolle I zur weiteren Prüfung weiterzugeben.

11. Bei der Ausfertigung unbrauchbar gewordene Freischeine müssen mit ihren Stämmen ebenfalls abgeliefert werden.

12. Die abgelieferten Freifahrtausweise sind 2 Jahre ordnungsgemäß aufzubewahren und sodann mit den Altpapieren einzustampfen.

13. Die vom Minister der öffentlichen Arbeiten ausgestellten Freischeine (Muster 11) sind ebenfalls vom Bahnsteigschaffner abzunehmen und von der Station an die Verkehrskontrolle I zu senden. Diese reicht die Scheine an die Geheime Expedition C des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ein. –

14. Den Stationen und Zugführern der Fernzüge ist zur Kontrolle und Ueberwachung an der Bahnsteigsperre und am Zuge ein Verzeichnis der im laufenden und vorhergegangenen halben Kalenderjahre verlorenen und ungültigen Freikarten auszuhändigen.

§ 25. Verstöße gegen die Freifahrtordnung.

Wer die unter preußisch-hessischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen den vorstehenden Bestimmungen zuwider zur unentgeltlichen Beförderung benutzt oder zu benutzen versucht oder eine solche Benutzung oder den Versuch einer solchen begünstigt, wird, wenn er im Eisenbahndienste steht, nachdrücklichst, nach Umständen mit Dienstentlassung bestraft. Gegen andere Personen finden die Bestimmungen des § 16 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung Anwendung. Auch tritt eine strafrechtliche Verfolgung in allen Fällen ein, in denen die unbefugte unentgeltliche Benutzung gegen die allgemeinen Strafgesetze verstößt.

§ 26. Sonstige Bestimmungen.

Unberührt von den Bestimmungen dieser Freifahrtordnung bleiben die Vereinbarungen des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes über die Gewährung freier Fahrt auf Grund der Deutschen Freikartenordnung und die Bestimmungen des Deutschen Freikartenverbandes über die Ausgabe und Verwendung eines einheitlichen Freischeinvordrucks (Deutscher Freischein) sowie die besonderen Vorschriften über unentgeltliche Beförderung:

1. der Mitglieder des Reichstags (§ 1 Absatz 1 unter a des Gesetzes vom 21. Mai 1906 und Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 27. Juni 1906 — R.-G.-Bl. S. 468 und S. 850 —: Fahrkarten, ausgestellt vom Staatssekretär des Innern),

2. der Mitglieder des preußischen Herrenhauses (Allerhöchste Genehmigung — Min.-Erlaß vom 30. Oktober 1882, C. B. Nr. 2129 —: Freikarten, ausgestellt vom Minister der öffentlichen Arbeiten), der Mitglieder des preußischen Hauses der Abgeordneten (Allerhöchste Genehmigung — Min.-Erlaß vom 4. Mai 1910, II C. p. 689 —: Freikarten, ausgestellt vom Minister der öffentlichen Arbeiten), der Mitglieder der Ersten Kammer der Stände des Großherzogtums Hessen (Min.-Erlaß vom 4. August 1906, II C. 1204 —: Freikarten, ausgestellt vom Minister der öffentlichen Arbeiten) und der Abgeordneten der Zweiten Kammer der Stände des Großherzogtums Hessen (Min.-Erlaß vom 14. Mai 1910, II C. p. 761 —: Freikarten, ausgestellt von der Eisenbahndirektion Mainz),

3. der Mitglieder des Landeseisenbahnrats und der Bezirkseisenbahnräte (§ 21 des Gesetzes vom 1. Juni 1882 — E.-V.-Bl. S. 243 —: Freischeine, ausgestellt vom Minister der öffentlichen Arbeiten und von den Königlichen Eisenbahndirektionen),

4. der Mitglieder des Ausschusses der Verkehrsinteressenten zu den Beratungen der ständigen Tarifkommission (besondere von der Eisenbahndirektion Berlin ausgestellte Fahrkarten),

5. der Sachverständigen, die zu den Beratungen der unter 3 und 4 genannten Körperschaften, sowie der Verkehrsinteressenten, die zu den Beratungen über die Abschätzung des voraussichtlichen Wagenbedarfs zugezogen werden (Freischeine und Fahrkarten wie zu 3 und 4),

6. der Kommissare und anderen Angehörigen deutscher Bundesstaaten auf Grund von Staatsverträgen (Fahrtausweise nach näherer Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten),

7. der Zoll- und Steuerbeamten (§ 60 Absatz 4 und 5 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869: als Fahrtausweis genügt eine Bescheinigung der Zolldirektivbehörde, auf Grund deren die Beamten wie Inhaber von Freikarten II. Wagenklasse zu behandeln sind),

8. der Postbeamten (Art. 2 des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 und Vollzugsbestimmungen dazu: Legitimationskarten oder Erlaubnisscheine, ausgestellt von den Vorstehern der Post- oder Bahnpostämter oder von den Kaiserlichen Oberpostdirektionen),

9. der Zöglinge der Militärwaisenhäuser, Militär-Knaben- und Mädchenerziehungsanstalten und deren Zweiganstalten sowie der im Dienste der freiwilligen Krankenpflege stehenden und für deren Zwecke reisenden Personen. (Besondere Bestimmungen unter 4 und 16 zu I des Militärtarifs und § 32[7] der Militär-Transportordnung, beide vom 18. Januar 1899, sowie Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes: Freifahrtausweise, ausgestellt von den zuständigen Militärbehörden oder dem Kaiserlichen Kommissar und Militär-Inspekteur der freiwilligen Krankenpflege.)

§ 27. Inkrafttreten der Bestimmungen.

Diese Freifahrtordnung tritt mit dem 1. Januar 1908 an die Stelle der Freifahrtordnung und der dazu gehörigen Dienstanweisung vom 1. April 1902 einschließlich der in der Zwischenzeit vorgenommenen Aenderungen.

Ausführungsbestimmungen zur Freifahrtordnung.

§ 1. Voraussetzung für Freifahrtbewilligung.

1. Voraussetzung für die Inanspruchnahme freier Fahrt ist die Gewährung von Urlaub durch die zuständige Stelle. Urlaub in Verbindung mit freier Fahrt ist in allen Fällen schriftlich entweder durch eine nach den anliegenden Mustern I und II*) zu führende Urlaubsliste oder mittels besonderen Gesuchs — bei Auslandsreisen nur durch dieses — zu beantragen.

2. Diese Bestimmungen gelten sinngemäß auch für diejenigen Beamten, die befugt sind, sich selbst zu beurlauben oder sich zeitweilig vom Dienste zu entfernen.

§ 2. Ausfertigung der Freifahrtausweise.

1. Die Ausstellung von Freischeinen sowie von Empfehlungsschreiben zur Bewilligung freier Fahrt darf nur auf Grund schriftlicher Anordnung erfolgen (§ 1). Die Ausfertigung von Freischeinen auf mündlichen Antrag ist unzulässig.

*) Sind nicht abgedruckt.

2. Die Ausschreibung der Freischeine darf nur durch die hierfür ausdrücklich bestellten Beamten erfolgen. Sie darf in keinem Falle dem den Urlaub Nachsuchenden überlassen werden.

3. Der Inhalt der Freischeine nach Gültigkeitsdauer und Reiseziel muß genau mit der in der Urlaubsliste oder in der genehmigenden Verfügung angegebenen Bewilligung übereinstimmen. In besonderen Fällen können die Freischeine auf Grund schriftlicher Genehmigung mit dem Vermerk versenen werden, daß sie schon zu einem vor Mitternacht des ersten Urlaubstages abgehenden oder zu einem erst kurz nach Mitternacht des letzten Urlaubstages ankommenden, auf dem Freischeine zu bezeichnenden Zuge benutzt werden dürfen; in dem letzteren Falle jedoch nur, sofern die Fürsorge für eine ausreichende Ruhe der Beamten bis zum Dienstantritt dies gestattet.

4. In den Urlaubslisten ist jedesmal die Nummer des ausgefertigten Freischeins zu vermerken.

5. Nur die von der Direktion ausgefertigten Freischeine dürfen unterstempelt werden. Die bei den Eisenbahnämtern ausgefertigten Freischeine sind vom Vorstande eigenhändig zu vollziehen. Ebenso sind alle Freischeine der Dienststellen von dem dafür zuständigen Beamten zu unterschreiben. Die Vollziehung oder Unterstempelung darf in jedem Falle erst nach Ausfertigung des Scheins erfolgen. Die vorherige Vollziehung oder Unterstempelung unausgefüllter Freischeine ist unstatthaft. Die für die deutschen Freischeine bestehenden besonderen Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

§ 3. Verausgabung unausgefüllter Freischeine.

Die Verausgabung unausgefüllter Freischeine (Blanketts), namentlich auch an abkommandierte oder zu militärischen Uebungen einberufene Beamte, ist unstatthaft. Den auf längere Zeit vom Dienstorte abwesenden Beamten können für Urlaubsreisen auf Antrag Freischeine von Fall zu Fall bewilligt werden.

§ 4. Deutsche Freischeine.

1. Die deutschen Freischeine sind allgemein nicht nach dem Datum der Ausstellung, sondern unter demjenigen Tage auszufertigen, mit welchem der bewilligte Urlaub beginnt oder an dem die sonst etwa in Frage kommende Reise anzutreten ist. Es gilt jedoch auch hier die Bestimmung im § 2, Absatz 3, letzter Satz.

2. Sofern die Eisenbahndirektion sich die Ausfertigung der deutschen Freischeine nicht selbst vorbehalten, sondern den Aemtern Freischeinvordrucke überwiesen hat, dürfen letztere zu Urlaubszwecken nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung der Direktion ausgefertigt werden. Die Eisenbahnämter haben in diesen Fällen eine besondere Liste nach anliegendem Muster III*) zu führen, welche von Fall zu Fall ohne Anschreiben behufs Einholung der erforderlichen Genehmigung der Direktion einzureichen ist.

3. Für Bauabteilungen, denen bestimmungsmäßig Vordrucke für deutsche Freischeine nicht überwiesen werden, werden diese Scheine auf Antrag seitens der Direktion ausgefertigt.

§ 5. Ausdehnung der Urlaubsreisen.

1. Der auf Erholung gerichtete Zweck des Urlaubs soll nicht durch übermäßig lange Freifahrten beeinträchtigt werden. Es ist streng darauf zu halten, daß die Länge der Fahrten in einem angemessenen Verhältnisse zur Dauer des Erholungsurlaubs steht.

*) Ist nicht abgedruckt.

Beamten, denen nur ein kurz begrenzter Urlaub zusteht, ist freie Fahrt nur innerhalb enger Grenzen zu gewähren. Für ausgedehnte Reisen, bei denen ein großer Teil der Erholungszeit auf die Eisenbahnfahrt fällt, ist freie Fahrt grundsätzlich zu versagen.

2. Eine Teilung des Erholungsurlaubs und dadurch wiederholte Beanspruchung der freien Fahrt soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn dienstliche Rücksichten dieses angezeigt erscheinen lassen.

§ 6. Urlaubsreisen in das Ausland.

1. Den mittleren und unteren Beamten wird freie Fahrt im allgemeinen nur zu Reisen innerhalb Deutschlands gewährt. Anträgen auf Bewilligung freier Fahrt nach dem Auslande, auch nach ausländischen Gebieten, für die Freischeine oder Empfehlungsscheine für Freifahrtbewilligungen aufliegen, ist nur ausnahmsweise in besonders begründeten Fällen stattzugeben.

2. Die Bewilligung freier Fahrt an die vorstehend bezeichneten Beamten in das Ausland soll die Bedeutung einer besonderen Vergünstigung haben und stets nur verdienten, insbesondere älteren Beamten zuteil werden, deren Leistungen besonders befriedigt haben. Die Vergünstigung der freien Fahrt in das Ausland zum Zwecke der Erholung soll im allgemeinen solchen Beamten nicht zuteil werden, denen im Laufe des voraufgegangenen Jahres auf ihren Antrag Unterstützungen gewährt worden sind.

3. Die Bewilligung freier Fahrt in das Ausland ist nicht durch die Urlaubsliste, sondern mittels besonderen Gesuches seitens der betreffenden Beamten zu beantragen (vergl. § 1).

4. Für die in den Grenzgebieten belegenen Direktionen kann, wenn und soweit die besonderen Verhältnisse es erforderlich machen, von dem Präsidenten der Eisenbahndirektion genehmigt werden, daß ein bestimmter Teil des angrenzenden Auslandes dem Inlande gleichgestellt, also nicht als Ausland im Sinne dieser Vorschriften angesehen wird.

§ 7. Reisen nach Bädern und Erholungsorten.

1. Auch für ärztlich verordnete Reisen erkrankter oder leidender Beamten in Bäder und Kur- oder Erholungsorte wird freie Fahrt der Regel nach nur nach solchen Orten gewährt, die innerhalb des Deutschen Reiches liegen. Nur wenn es sich um für besondere Krankheiten oder Leiden ausschließlich geeignete Heilbäder, wie z. B. Karlsbad, Marienbad, handelt, und die Notwendigkeit des Besuches eines solchen Bades ärztlich bescheinigt ist, kann freie Fahrt nach Befinden der zuständigen Stelle auch nach ausländischen Bädern und Kurorten bewilligt werden.

2. Zu Reisen in Bäder oder Kurorte ist erkrankten oder leidenden Beamten mit Rücksicht auf den Zweck des Urlaubs freie Fahrt in der Regel nur für die Hin- und Rückreise auf dem nächsten Wege zu gewähren.

§ 8. Freie Fahrt für Angehörige zur Begleitung erkrankter Beamten.

Den Angehörigen darf zur Begleitung erkrankter Beamten nach Bade- und Erholungsorten freie Fahrt nur gewährt werden, wenn die Verwaltung aus den von dem Bahn- oder Vertrauensarzte ausgestellten Bescheinigungen oder in anderer geeigneter

Weise die Ueberzeugung gewonnen hat, daß der Beamte infolge seiner Krankheit so leidend ist, daß er einer ständigen Begleitung wirklich bedarf und ohne eine solche hilflos sein würde.

§ 9. Einschränkung der Ausgabe von Freikarten.

Den zur Staatseisenbahnverwaltung einberufenen höheren administrativen und technischen Beamten ist in den ersten drei Jahren nach ihrer Einberufung freie Fahrt in der Regel nur auf Freischein zu bewilligen. Nur soweit es das dienstliche Interesse verlangt, können ihnen Freikarten für einen oder einige Amtsbezirke ausgefertigt werden.

Sammlung von Vorschriften formellen Inhalts, soweit sie nicht in der Bureauordnung für die Königlichen Eisenbahndirektionen enthalten sind.

Form der an den Herrn Minister zu erstattenden Berichte.

Die urschriftliche Berichtsform an den Herrn Minister hat nur dann Anwendung zu finden, wenn es sich um Aeußerungen von geringem Umfange handelt. Bei dieser Form der Berichterstattung ist von der Benennung der Berichterstatter abzusehen, wenn ohne ein näheres Eingehen auf die Sache selbst die Ueberreichung von Schriftstücken den wesentlichen Inhalt des Berichts bildet. Anderenfalls bleiben auch bei der urschriftlichen Berichtsform die Namen der Berichterstatter anzugeben. Werden dagegen die der Entscheidung des Herrn Ministers unterliegenden Vorstellungen und Eingaben mit in Reinschrift gefertigten Begleitberichten vorgelegt, die sachliche Ausführungen über den Gegenstand der Vorstellungen usw. enthalten, so sind die Begleitberichte auf besonderem Bogen niederzuschreiben.

In allen Berichten sind die zugehörigen Anlagen stets am Eingange genau zu bezeichnen und die Anlagen selbst mit dem Vermerke ihrer Zugehörigkeit zu versehen. Die Berichte, in denen rechnerische Darstellungen enthalten sind, sind nur in der Urschrift, nicht auch in der Reinschrift, mit dem Vermerke der rechnerischen Richtigkeit zu versehen; die zugehörigen Anlagen (Nachweisungen, Kostenanschläge usw.) sind dagegen sowohl in der Urschrift als in der Reinschrift mit diesem Vermerk zu versehen.

Die unterschriftliche Vollziehung der zu den Berichten gehörigen Anlagen hat durch den Präsidenten oder dessen Vertreter — nicht durch den Sachdezernenten — zu erfolgen.

(Amtsbl. 1904, S. 638 und 759.)

Die Berichte auf K. H.-Erlasse sind, wenn sie sachliche Ausführungen enthalten, auf besonderem Bogen in der vorgeschriebenen Form zu erstatten.

(E.-N.-Bl. 1905, S. 150, Nr. 157.)

Bei Erstattung von Berichten auf Erlasse, durch die von allen oder mehreren Königlichen Eisenbahndirektionen zu ein und derselben Sache Bericht erfordert wird, und in denen hinter der

Adresse der Vermerk „Sammelsache" angebracht ist, ist der gleiche Vermerk hinter die Bezeichnung des Erlasses zu setzen und zu unterstreichen, so daß es lautet: Auf den Erlaß vom . . . . . IV. A. B. . . ., Sammelsache.
(E.-N.-Bl. 1905, S. 291, Nr. 381.)

Berichterstattung an den Herrn Minister zur Erledigung von Erinnerungen der Königlichen Ober-Rechnungskammer.

Den zur Erledigung von Erinnerungen der Königlichen Ober-Rechnungskammer an den Herrn Minister zu erstattenden Berichten ist in allen Fällen Abschrift der bezüglichen Erinnerung beizufügen.
(E.-V.-Bl. 1881, S. 40, Nr. 21.)

Vorlage einer Nachweisung über die persönlichen Verhältnisse des Angeschuldigten in Disziplinaruntersuchungssachen.

Bei Einsendung der Untersuchungs- usw. Akten behufs Herbeiführung der Entscheidung des Königlichen Staatsministeriums (Ziffer VI des Erlasses vom 25. Juni 1880 — E.-V.-Bl. S. 285 —) ist eine Nachweisung über die persönlichen und dienstlichen Verhältnisse des zur Disziplinaruntersuchung gezogenen Beamten den Akten lose beizufügen. In diese Nachweisung sind auch die sonst bemerkenswerten Personalnotizen über Alter, Religion, Verheiratung, Kinderzahl usw. aufzunehmen, ferner ist die Höhe der Pension anzugeben, die der Angeschuldigte zur Zeit der Aktenvorlage oder zu einem sonst in Betracht kommenden, bestimmt zu bezeichnenden späteren Zeitpunkt bei der Versetzung in den Ruhestand zu beanspruchen haben würde. Die Stelle der Personalakten, aus der die Angaben des näheren ersichtlich sind, ist in der Nachweisung anzugeben.
(E.-V.-Bl. 1901, S. 351 und 1905, S. 167.)

Einsendung von Geschäftssachen an die Bureaus des Ministeriums.

Zur Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums sind folgende Geschäftssachen unmittelbar an die Bureaus des Ministeriums einzusenden, und zwar:

a) An das Geheime Personalbureau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

1. Anzeigen über Dienstantritt und Beschäftigung überwiesener oder versetzter höherer Beamten.
2. Nachweisungen über erforderliche und entbehrliche höhere bautechnische Beamte (Erl. v. 17. 8. 05 — I. B. 7. 371).
3. Beschäftigungsnachweisungen und Beschäftigungszeugnisse der beurlaubten Regierungsbaumeister.
4. Nachweisungen über die Ausbildung der Regierungsbauführer (Erl. v. 4. 8. 97 — E.-N.-Bl. S. 646).
5. Neuauflagen und Nachträge der Geschäftspläne der Eisenbahndirektionen (Erl. v. 26. 10. 08 — E.-N.-Bl. S. 361).
6. Abschriften der ausnahmsweise verspätet gestellten Anträge auf Verleihung Allerhöchster Auszeichnungen.
7. Anträge auf Erwirkung der Allerhöchsten Genehmigung zur Annahme nichtpreußischer Orden (Erl. v. 9. 9. 08 — C. B. 1142).

8. Anträge auf Verleihung des Erinnerungszeichens für 25- und 40 jährige Dienstzeit.

9. Nachweisungen der aus Kap. 32 Tit. 12 und Kap. 31 Tit. 2 der Eisenbahnverwaltungen gezahlten Unterstützungen (Erl. v. 14. 4. 95 — E.-V.-Bl. S. 344).

10. Anträge auf Verleihung der Anstellungsfähigkeit für den mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst an Beamte des unteren Betriebsdienstes (§ 1 (22) der Prüf.-Ordn.).

11. Anträge auf Ueberführung von mittleren und unteren Beamten in andere Beamtenstellen.

12. Anträge auf Zulassung zum Bahnpolizeidienst nach Ueberschreitung des vierzigsten Lebensjahres (§ 1 (1) d. Prüf.-Ordn.).

13. Anträge auf Ausbildung zum Eisenbahnassistenten ohne Tauglichkeit für den Bahnhofsdienst (§ 1 (7) d. Prüf.-Ordn.).

14. Uebersicht der angestellten Nichtanstellungsberechtigten (Erl. v. 9. 2. 95 — P. IV. (I.) 1332).

15. Anträge betr. Versagung oder Entziehung von Ostmarkenzulagen (Erl. v. 22. 5. 06 — IV. B. 6. 332).

16. Anträge betr. die Uebernahme einer Nebenbeschäftigung durch mittlere und untere Beamte (§ 13 der Gemeins. Best. f. alle Beamte im Staatseisenbahndienst).

17. Neuauflagen und Deckblätter zu den persönlichen Dienstanweisungen der Beamten (Erl. v. 31. 12. 01 — E.-N.-Bl. S. 655).

18. Uebersicht der zu veranschlagenden Dispositionsbesoldungen (Erl. v. 3. 8. 99 — IV. B. 8273).

19. Die monatlichen Nachweisungen über den Stand des Dienstpersonals (Erl. v. 20. 4. 09 — IV. B. 8273).

20. Uebersicht über den Personalbedarf bei Titel 1 und 3 des Etats (Erl. v. 23. 2. 09 — E.-N.-Bl. S. 62).

21. Neuauflagen und Nachträge der Lohnordnung (Erl. v. 7. 10. 08 — IV. B. 12. 232).

22. Nachweisung der im Laufe des Etatsjahres gewährten einmaligen Lohnzulagen (F. O. XII. K. 20).

23. Uebersicht über die im abgelaufenen Etatsjahre gezahlten Löhne (Erl. v. 3. 5. 06 — E.-N.-Bl. S 148).

24. Nachträge zu den Satzungen der Beamten-Pensionskassen, der Sterbekassen und der Betriebskrankenkassen.

25. Uebersichten über die Verhältnisse und die Ergebnisse der Krankenkassen (Erl. v. 13. 9. 87 — E.-V.-Bl. S. 356).

26. Nachweisungen über die Rechnungsergebnisse der Unfallversicherung (Erl. v. 20. 3. 03 — E.-N.-Bl. S. 125).

27. Uebersicht über die Entwicklung der Eisenbahnvereine (Erl. v. 13. 12. 07 — IV. B. 5. 588).

28. Nachweisung über die im Laufe des Etatsjahres bei Festsetzung der Pension und der Hinterbliebenenbezüge angerechneten Hilfsunterbeamtendienstzeit der Beamten (Erl. v. 14. 4. 08).

29. Anträge auf Ermittlung der hannoverschen Militärdienstzeit der in den Ruhestand tretenden Beamten.

30. Anträge auf Stundung von Ersatzforderungen gegen Bedienstete der Staatseisenbahnverwaltung (Erl. v. 5. 7. 00 — E.-N.-Bl. S. 377).

b) An die Geheime Expedition C des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

I. Güterverkehr.

wöchentlich:

1. von der Eisenbahndirektion Essen a. Ruhr:

Uebersicht der den einzelnen Zechen und Kokereien im Ruhrrevier täglich gestellten und nicht gestellten Kohlen- und Kokswagen.

2. von der Eisenbahndirektion Breslau:

Nachweisung der im niederschlesischen Kohlenrevier täglich verlangten, gestellten und nicht gestellten Wagen.

3. von dem Hauptwagenamt in Berlin:

Nachweisung der Gesamtbestände an Güterwagen in den einzelnen Werkstätten, getrennt nach G, O und Oc und sonstigen Wagen.

Nachweisung über den Wagenbedarf im Staatsbahnwagenverband.

14 täglich (monatlich zweimal):

4. von der Eisenbahndirektion Kattowitz:

Nachweisung der den einzelnen Gruben und Koksanstalten im oberschlesischen Kohlenbezirk täglich gestellten und nicht gestellten Kohlen- und Kokswagen.

5. von der Eisenbahndirektion Cöln:

Wie vorstehend zu 4, für den Saar- und Aachener Steinkohlen- und den rheinischen Braunkohlenbezirk.

6. von der Eisenbahndirektion Breslau:

Wie vorstehend zu 4, für den niederschlesischen Kohlenbezirk.

7. außerdem von dem Hauptwagenamt in Berlin und der Eisenbahndirektion Cassel:

Je eine Nachweisung der täglichen Gestellung von Wagen für die Braunkohlenwerke in den Bezirken Halle, Magdeburg und Erfurt zusammen und im Bezirk Cassel.

8. von der Eisenbahndirektion Halle a. Saale:

Nachweisung der täglichen Gestellung von Kohlenwagen für die Braunkohlenwerke, die dem Verein der Niederlausitzer Braunkohlenwerke angeschlossen sind.

monatlich:

9. von den Eisenbahndirektionen Essen a. Ruhr, Breslau und Kattowitz:

Angabe der im Monat in den Kohlenbezirken im ganzen für Kohlen und Koks gestellten Wagen im Vergleich mit dem Vorjahre.

10. von der Eisenbahndirektion Altona:

Nachweisung der von rheinisch-westfälischen Stationen in Hamburg eingegangenen Steinkohlensendungen.

Desgleichen der aus England in ganzen Schiffsladungen und in Teilladungen in Hamburg eingeführten Steinkohlen usw.

11. von den Eisenbahndirektionen der an das Ausland grenzenden Bezirke:

Nachweisung der Ausfuhr und Durchfuhr von Waffen und Munition nach dem Ausland.

vierteljährlich:

12. von der Eisenbahndirektion Essen a. Ruhr:

Nachweisung des Kohlen- und Koksversandes im rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehre.

13. von der Eisenbahndirektion Bromberg:

Nachweisung der Ausfuhr von Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen aus Rußland auf dem Land- und dem Seewege.

jährlich:

14. von der Eisenbahndirektion Essen a. Ruhr:

Nachweisung der von den Hochofenwerken in Luxemburg, Frankreich und Belgien bezogenen Koksmengen.

Desgleichen der aus dem Ruhr- und Aachener Bezirk nach Luxemburg und Lothringen, sowie nach Frankreich und Belgien versandten Koksmengen.

Desgleichen der aus dem Ruhrgebiete (einschließlich Homberg) sowie dem Wurm- und Indegebiete nach Belgien beförderten Steinkohlen- und Koksmengen.

Desgleichen der von belgischen Stationen nach rheinisch-westfälischen Stationen beförderten Kohlen- und Koksmengen.

15. von den Eisenbahndirektionen Hannover, Altona, Berlin und Bromberg:

Nachweisung der nach dem Ausnahmetarif S 3 für Getreide usw. nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern beförderten Sendungen und der Einnahmen hierfür.

16. von der Eisenbahndirektion Bromberg:

Nachweisung der nach dem Ausnahmetarif S 3a für Getreide usw. nach Danzig, Neufahrwasser usw. beförderten Sendungen und der dafür erzielten Einnahmen.

Desgleichen für den Ausnahmetarif 10a für Weizen und Roggen nach Kahlbude, Langfuhr, Oliva usw.

17. von den Eisenbahndirektionen Altona, Berlin, Bromberg und Hannover:

Berichte über den Erfolg des Ausnahmetarifs S 5s für Schiffsbaueisen nach Seehafenstationen.

18. von den Empfangsverwaltungen:

Desgleichen nach binnenländischen Werften (Ausnahmetarif 9s).

19. von den Eisenbahndirektionen Essen a. Ruhr und Berlin:

Nachweisungen des Eisenversandes (der Spezialtarife I und II) nach den Seehafen- und Küstenstationen sowie der Einnahmen hierfür.

20. von den Eisenbahndirektionen Hannover und Berlin:

Nachweisungen des Erfolges des Ausnahmetarifs S 5t für Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern.

21. von den Versandverwaltungen:

Desgleichen über den Ausnahmetarif für Gießereiroheisen.

22. von den Eisenbahndirektionen Hannover, Altona, Berlin, Bromberg und Breslau:
Nachweisungen des Baumwolleversandes von den deutschen Seehäfen nach Rheinland-Westfalen, Sachsen, Schlesien, Bayern, Südwestdeutschland, der Schweiz, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Polen und den russischen Uebergangsstationen.

23. von der Eisenbahndirektion Essen a. Ruhr:
Nachweisung des Eisenerzversandes von Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk.

24. von den Empfangsverwaltungen:
Nachweisungen des Grubenholzempfangs der preußischen Staatsbahnen und der anschließenden Privatbahnen.

25. von den Eisenbahndirektionen Altona, Breslau, Cassel, Essen a. Ruhr, Frankfurt a. M., Halle a. Saale, Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Mainz und Münster i. Westf.:
Nachweisung des Wasserumschlagsverkehrs.

26. von den Eisenbahndirektionen, in deren Bezirk (oder dem anschließender Privatbahnen) sich Hochofenwerke befinden:
Statistik der Hochofenwerke.

27. von den Eisenbahndirektionen in Essen a. Ruhr, Saarbrücken und Kattowitz:
Nachweisungen der von den Hochofenwerken des Ruhr-, des Saar- und des oberschlesischen Bezirks bezogenen Eisenerze.

28. von den kontrollführenden Eisenbahndirektionen:
Nachweisung über den nach Ausnahmetarifen sich abwickelnden Verkehr wichtiger Massengüter.

29. von dem Hauptwagenamt in Berlin:
Nachweisung der am Zähltage in den Zuführungsgebieten des oberschlesischen und des Ruhrbezirks, im mittleren Verteilungsbezirk und auf den übrigen Strecken des Staatsbahnwagenverbandes vorhandenen O- und Oc Wagen.

Nach Bedarf:

30. Abschrift der von den Eisenbahndirektionen und den der preußischen Staatsaufsicht unterstellten Eisenbahnen an das Reichs-Eisenbahnamt zu erstattenden Berichte über Verkehrseinschränkungen, Tariferhöhungen, Eröffnung neuer Stationen usw.

31. Tarife, Anteilsübersichten, Leitungsvorschriften, Beförderungsvorschriften, Ladevorschriften, Verzeichnisse gewerblicher Anlagen.

II. Personenverkehr. Fahrplanangelegenheiten. Unfälle.
monatlich (ausgenommen Mai und Oktober):
32. Nachweisung der Zugverspätungen.

halbjährlich:

33. Nachweisung über den Umfang des Postpäckereiverkehrs in Personenzügen.

34. Nachweisung der Platzausnutzung in den Personenzügen.

35. Nachweisung über die Mitführung der I. Wagenklasse in Personenzügen.

36. Bildliche Darstellung der Eilgüter-, Vieh-, Fern- und Durchgangsgüterzüge.

37. Anträge auf Benutzung von Güterzügen durch Kinder von Eisenbahnbediensteten zum Schulbesuch.

Nach Bedarf:

38. Abschrift der von den Eisenbahndirektionen und den der preußischen Staatsaufsicht unterstellten Eisenbahnen an das Reichs-Eisenbahnamt zu erstattenden Berichte über Verkehrseinschränkungen, Tariferhöhungen, Eröffnung neuer Stationen usw.

39. Tarife und Anteilsübersichten.

40. Bildliche Fahrpläne, Aushang- und Dienstfahrpläne, Fahrplanbücher, Kursbücher, Anhang zum Fahrplanbuch, Bahnhofs-Dienstanweisungen, Rangierpläne, Uebersichtspläne der wichtigeren Stationen, Diensteinteilungen für die Lokomotiv- und Zugbegleitpersonale, Zugbildungspläne, Betriebspläne der Nebenbahnen, allgemeine Fahrordnungen, Vorschriften über die Wartezeiten, Nachweisung der Personen- und Gepäckwagen, Aushänge über die Beförderung lebender Tiere und leicht verderblicher Güter, Beförderungspläne für Rennpferde und edle Zuchtpferde (Erl. v. 11. 10. 1905 — E.-N.-Bl. S. 360).

41. Amtsblätter, in denen Betriebsgefährdungen zur Benutzung beim Unterricht veröffentlicht sind.

III. Tierverkehr.

vierteljährlich:

42. von der Eisenbahndirektion Kattowitz:
Nachweisung der aus den Provinzen Schlesien, Posen, Brandenburg, Pommern, Ost- und Westpreußen nach Oberschlesien beförderten Ladungen Schweine.

Nach Bedarf:

43. wie vorstehend unter I. 30 und 31 angegeben.

IV. Gesamtverkehr.

monatlich:

44. von der Eisenbahndirektion Stettin:
Nachweisung über den Umfang des Fährschiffsverkehrs zwischen Saßnitz und Trelleborg.

c) An die Geheime Kontrolle A des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

1. Formularmäßige Anträge auf Niederschlagung oder Ermäßigung von Verzugsstrafen.
2. Desgleichen auf Verlängerung der Lieferfristen.
3. Betriebsrechnungsabschlüsse der Privatbahnen.
4. Regulative für die Erneuerungs- und Reservefonds der Privatbahnen.
5. Die Vorberichte zum Betriebsetat.
6. Die Berichte, mit denen die Etatsentwürfe nebst den Etatsunterlagen und Erläuterungen vorgelegt werden (mit Ausnahme des technischen Teils).
7. Die Nachweisungen der bei Titel 12 Pos. 4 des Etats vorzusehenden Ausgaben an Entschädigungen für die Benutzung fremder Grundstücke, sowie an Mieten für Dienstgebäude und Dienstwohnungen einschl. der Kosten für deren Unterhaltung (Etatsanlage XXIII).
8. Die Nachweisungen über die Leistungen der Lokomotiven und Wagen (Etatsanlagen II und IV).
9. Die monatlichen Nachweisungen über die Leistungen der Züge, Lokomotiven und Wagen.

10. Die reichsstatistischen Tabellen und die statistischen Nachweise.

11. Die Längennachweisungen nebst Anlagen.

12. Die Unterlagen zum Teil II der geschäftlichen Nachrichten nebst Bedarfsanmeldung.

13. Desgleichen zum alphabetischen Stationsverzeichnis.

14. Die Bedarfsanmeldungen für das Kochsche Stationsverzeichnis.

15. Die Nachweisungen über die voraussichtlichen Barausgaben zu Lasten extraordinärer Fonds und Kredite.

16. von der Eisenbahndirektion Essen a. Ruhr:

Nachweisung des Güterverkehrs in den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort, einschließlich der Kohlenverschiffung rheinauf- und abwärts.

17. von der Eisenbahndirektion Berlin:

Nachweisung der Zu- und Abfuhr von Brennstoffen nach und von Berlin und Vororten.

d) An die Geheime Kontrolle B des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

1. Die Nachweisungen des Geldbedarfs in dem laufenden und nächstfolgenden Etatsjahre aus den durch besondere Gesetze zu Bauten und Beschaffungen bewilligten Krediten.

2. Die Anträge auf Ueberweisung der Geldmittel aus Baukosten-Zuschüssen des Reichs.

3. Die Nachweisungen der für das abgelaufene Etatsjahr auf die Generalstaatskasse anzuweisenden extraordinären Bauausgaben.

4. Die formularmäßigen Anträge auf Schließung extraordinärer Baufonds.

5. Die Nachweisungen der für das abgelaufene Etatsjahr aus der Generalstaatskasse zu erstattenden, an Baugenossenschaften gezahlten staatlichen Darlehnsbeträge.

6. Die Nachweisungen der im folgenden Etatsjahre voraussichtlich zu erhebenden Vergütungen (Zins- und Tilgungsbeträge) für staatliche Baudarlehne.

7. Die Nachweisungen über die Gewährung staatlicher Baudarlehne zur Herstellung von Eigenhäusern (Ein- und Zweifamilienhäusern).

8. Die Nachweisungen der im abgelaufenen Etatsjahre zu Lasten der extraordinären Zentralfonds verrechneten Ausgaben.

9. Die Nachweisungen der Beträge, die in dem abgelaufenen Etatsjahre bei Kapitel 21 Titel 1 des Etats als Zuschüsse Dritter zur Deckung nicht veranschlagter Kosten vereinnahmt und bei dem Ausgabe-Soll des Extraordinariums in Zugang zu bringen sind.

10. Die Nachweisungen der im abgelaufenen Etatsjahre eingezahlten baren Beiträge Dritter zu den Baukosten (F. O. II § 2 Ziff. 12c).

e) An die Geheime Kontrolle C des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

1. Die Berichte über den Umschlag bei der Verteilungsstelle für altbrauchbares Material zum 15. April j. J.

2. Die Anmeldungen des Bedarfs an Schienen, eisernen Schwellen, Kleineisenzeug und Weichen zum 20. März und 5. Januar j. J.

3. Die Anmeldungen des Bedarfs an hölzernen Bahn- und Weichenschwellen zum 1. Juni und 15. April j. J.

4. Die Anmeldungen von Nachbedarf an den unter 2. und 3. aufgeführten Materialien (nach Bedarf).

5. Die Nachweisungen der im abgelaufenen Kalenderjahre beschafften hölzernen Bahnschwellen zum 5. Januar j. J.

6. Die Uebersichten der Kohlenbestände zum 8. j. M.

7. Die Nachweisungen über die Aufnahmefähigkeit der Kohlenlagerplätze zum 1. Januar j. J.

8. Die Nachweisungen über die Kohlenlieferungen im abgelaufenen Etatsjahr zum 1. Juni j. J.

9. Die Nachweisungen über die voraussichtlichen Kohlenlieferungen im laufenden Etatsjahre zum 1. Januar j. J.

10. Uebersichten des nächstjährigen Bedarfs an Feuerungsmaterial zum 1. Januar j. J.

11. Die Diensteinteilungen der Lokomotivpersonale (zu den Fahrplanperioden).

12. Die formularmäßigen Anträge auf nachträgliche Genehmigung kleinerer Ueberschreitungen bei Titel 8 und 9, außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung, im August j. J.

13. Die am 1. Juli vorzulegenden Unterlagen zum Etatsentwurf für Titel 8.

14. Der voraussichtliche Jahresabschluß für Titel 7 bis 9 zum 28. April j. J.

Einreichung von Berichten an den Herrn Minister durch die Hand der Königlichen Oberpräsidenten.

Um die Königlichen Oberpräsidenten tunlichst in laufender Kenntnis von allen die Provinz berührenden Angelegenheiten, die ein allgemeines Interesse beanspruchen, zu erhalten, ist denselben auch über alle wichtigen Ereignisse und Anordnungen aus dem Geschäftsbereich der Eisenbahnverwaltung Mitteilung zu machen. Zu diesem Behufe sind alle Berichte, in denen Fragen erörtert werden, von denen anzunehmen ist, daß sie von allgemeinerem Interesse sind, durch die Hand der Königlichen Oberpräsidenten an den Herrn Minister einzureichen. Hierher sind insbesondere zu rechnen:

Berichte über die Anlegung neuer Eisenbahnen, über Veränderungen des Besitzstandes oder Uebertragung des Betriebes und der Verwaltung bestehender Eisenbahnen, über umfangreiche Bauten, namentlich den Umbau größerer Bahnhöfe, über die Einrichtung neuer Stationen, über die Veränderung des Sitzes von Behörden, über Veränderungen des Fahrplans durch Aufhebung von Kurier- und Schnellzügen oder Umwandlung schnellfahrender Züge in Personenzüge, über besonders wichtige Tarifänderungen, welche die wirtschaftlichen Verhältnisse der Provinz in erheblichem Maße zu beeinflussen geeignet sind, über allgemeine Anordnungen, welche die Regelung der Arbeiterverhältnisse betreffen, z. B. allgemeine Lohnerhöhungen und Lohnherabsetzungen, Errichtung von Arbeiterwohnungen in größerem Umfange, über die Einrichtung von Unterstützungs- und Krankenkassen, über erhebliche Differenzen mit den Regierungen und den sonstigen Provinzialbehörden, über sonstige wichtige Ereignisse in der Verwaltung und die dadurch herbeigeführten Anordnungen, welche zu besonderen Anordnungen in anderen Verwaltungszweigen Veranlassung geben können.

Außerdem sind die über die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse vierteljährlich zu erstattenden Berichte durch die Hand

der Königlichen Oberpräsidenten einzureichen, während die jährlichen Geschäftsberichte derselben in einem Exemplar mitzuteilen sind.

Sofern durch den Gegenstand des Berichts zweifellos nur das Interesse einer Provinz berührt wird, ist der Bericht dem Herrn Oberpräsidenten dieser Provinz, in allen anderen Fällen dem Herrn Oberpräsidenten derjenigen Provinz, in welcher die berichtende Eisenbahndirektion ihren Sitz hat, zu übersenden. Dabei bleibt der sachgemäßen Beurteilung der Eisenbahndirektion überlassen, ob den Herren Oberpräsidenten der übrigen beteiligten Provinzen eine Abschrift des Berichts, geeignetenfalls wenigstens extraktweise mitzuteilen sein möchte. In denjenigen Fällen, in welchen nach Lage der Sache wegen besonderer Beschleunigung nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Königlichen Eisenbahndirektionen resp. mit Anordnung des Herrn Ministers die unmittelbare Absendung eines Berichts ohne Vermittlung des Oberpräsidenten angezeigt erscheint, ist dem letzteren nachträglich sofort Abschrift des Berichts zu übersenden.

(Ministerial-Erlaß vom 16. März 1878 II 4786 V 1382 in Akten I 3. 15. Band 1 Blatt 141 a/b.)

Richtige Bezeichnung der obersten Reichsbehörden in Eingaben von Behörden.

Eingaben von Königlich Preußischen Behörden an die obersten Reichsbehörden sind nicht an die Behörde als solche (unpersönlich), sondern an den Herrn Reichskanzler oder an den Vorstand der beteiligten obersten Reichsbehörde zu richten. Beispielsweise würde eine Eingabe in dem Geschäftsbereich der Reichsfinanzverwaltung nicht an das Reichs-Schatzamt, sondern „an den Herrn Reichskanzler (Reichs-Schatzamt)“ oder „an den Herrn Staatssekretär des Reichsschatzamts“ zu adressieren sein.

(E.-V.-Bl. 1883, S. 162, Nr. 80.)

Form der an die Königliche Ober-Rechnungskammer zu erstattenden Berichte.

Die Beantwortung der Verfügungen der Königlichen Ober-Rechnungskammer, die bei oder nach Erteilung der Entlastung bezw. Berichtigungs-Erklärungen erlassen werden, ist nicht in der für Notatenbeantwortungen vorgeschriebenen Form, sondern in Berichtsform abzufassen.

(Verfügung der Königlichen Ober-Rechnungskammer vom 7. Januar 1881 I. B. 4561 in Akten I. 3. 15. Band I Blatt 178.)

Vorbescheide.

Postsendungen an andere Empfänger als Königliche Behörden sind frankiert abzusenden, wenn sie ausschließlich im Staatsinteresse erfolgen. Bei Vorbescheiden auf Anträge, Anfragen, Reklamationen und Beschwerden von Privatpersonen kann als Regel angenommen werden, daß sie vorwiegend zur Wahrung des Ansehens der Verwaltung erteilt werden. Sie sind daher allgemein frankiert — unter Verwendung des Stempels frei laut Aversum 21 — abzulassen. Soweit im Einzelfalle ausnahmsweise lediglich das Interesse des Empfängers in Frage kommen sollte, sind solche Bescheide als portopflichtige Dienstsache zu bezeichnen.

(E.-N.-Bl. 1904, S. 24, Nr. 47.)

Unterzeichnung der Beschlüsse der Direktionskollegien.

Die Beschlüsse in den im § 7 der Verwaltungsordnung bezeichneten Angelegenheiten sind ebenso wie die im förmlichen Disziplinarverfahren getroffenen Entscheidungen von den Mitgliedern des Kollegiums zu unterzeichnen, die bei dem Beschlusse mitgewirkt haben. Die Niederschriften über die Verhandlungen und Beschlüsse sind dagegen nur von dem Vorsitzenden und dem Schriftführer zu vollziehen.

Grundsätze für die einheitliche Schreibweise der Stationen, der politischen Ortsnamen und ihre Zusätze.

A. Schreibweise der durch die Eisenbahnverhältnisse erforderlichen Zusätze in Stationsnamen.

1. Doppelnamen.

Doppelnamen sind auf das unbedingt nötige Maß zu beschränken. Auch in den Fällen, in welchen dieselbe Station in zwei Gemeinden liegt, wird der Name der wichtigeren Gemeinde in der Regel als ausreichend zu betrachten sein.

Enthält der Stationsname die Namen zweier selbständigen Gemeinden, oder einer Gemeinde und eines Teils einer anderen Gemeinde, oder einer selbständigen Gemeinde und eines eingemeindeten Ortes, so sind die beiden Namen durch Doppelbindestrich „=" zu verbinden. Der Doppelbindestrich ist auch bei lateinischer Schrift anzuwenden.

Rühren die Doppelnamen von Bezeichnungen von Firmen und Werken her, so sind sie — wie letztere — ohne Bindestrich zu schreiben.

(Z. Bsp. „Adlershof=Altglienicke", „Gelsenkirchen=Wattenscheid", „Matthias Stinnes", „Unser Fritz".)

2. Zusätzliche Bezeichnungen.

a) Allgemeines.

Zusätze sind nur dort zu gebrauchen, wo sie tatsächlich erforderlich werden. Sie sind in möglichst knapper und einfacher Form dem Ortsnamen nachzustellen ohne Klammern, Bindestriche oder Komma. Nur bei Doppelbezeichnungen können Bindestriche angewendet werden, wie „Berlin Anh. = Dresd. Bf.", „Breslau Märk. = Freib. Bf." usw.

Beim Vorhandensein mehrerer Stationen innerhalb derselben Gemeinde wird nicht immer jeder Bahnhof eines Zusatzes bedürfen. Meist wird es genügen, wenn der eine von ihnen lediglich mit dem Ortsnamen der Gemeinde bezeichnet wird, z. B. „Kreuznach" und „Kreuznach Bad".

b) Hauptbahn, Nebenbahn, Privatbahn, Kleinbahn.

Sind an einem Orte neben dem Staatsbahnhofe noch Privatbahn- oder Kleinbahnstationen, so ist die weitere Bezeichnung

der letzteren ausreichend, sofern nicht besondere Verhältnisse vorliegen. Die Zusätze „Hauptbahn", „Nebenbahn", „Kleinbahn" sind möglichst zu vermeiden und durch Bezeichnungen nach der Eigentumsbahn, der Himmelsrichtung, den Stadtteilen usw. zu ersetzen.

(Z. Bsp. „Brandenburg", „Brandenburg Altstadt", „Brandenburg Neustadt".)

Wo dieser Weg nicht gangbar ist, sind die Abkürzungen „Hb.", „Nb." und „Klb." zu wählen.

c) Himmelsrichtungen.

Bei Bezeichnung nach den Himmelsrichtungen ist der Zusatz „Nord, „Süd", „Ost", „West" im allgemeinen ausreichend.

(Z. Bsp. „Duisburg West", „Naumburg Ost".)

Der weitere Zusatz „bf" (für Bahnhof) ist nur dann anzuwenden, wenn mehrere Bahnhöfe denselben Stadtteil bedienen.

Nordbf.

(Z. Bsp. „Nürnberg Nordostbf.
Nordwestbf.")

d) Bahnhof, Hauptbahnhof, Eilgutabfertigung usw.

Folgende Abkürzungen sind allgemein anzuwenden: für Bahnhof Bf., für Hauptbahnhof Hbf., für Rangierbahnhof (Verschiebebahnhof) Vschbbf., für Güterbahnhof Gbf., für Hauptgüterbahnhof Hgbf., für Eilgutabfertigung Eilg., für Haltepunkt Htp., für Staatsbahnhof Stb., für Stadtbahnhof Stadt.

Das Wort „Zentralbahnhof" ist zweckmäßig durch „Hauptbahnhof", d. i. „Hbf." zu ersetzen.

(Z. Bsp. „Dortmund Vschbbf.", „Hamburg Hgbf.", „Geestemünde Eilg.".)

Der Zusatz „Bahnhof" allein zur Unterscheidung von „Stadt" usw. ist dagegen auszuschreiben.

(Z. Bsp. „Neustadt a. d. Aisch Bahnhof", „Neustadt a. d. Aisch Stadt.".)

In manchen Fällen wird sich auch bei sonstigen Zusätzen eine Abkürzung ermöglichen lassen:

Z. Bsp. für Berlin Anh. = Dresd. Bhf.: Berlin Anh. Bf., für Berlin Hamb. und Lehrt. Bhf.: Berlin Hamb. Bf., für Bahnhof Friedrichstraße: Friedrichstraße, für Cosel Oderhafen: Cosel Hafen; ferner für Breslau Oberschl. Bhf. und Breslau Märk. = Freib. Bhf. usw. durch evtl. Bezeichnungen nach den Himmelsrichtungen.

Endlich wird zum Teil auf die Bezeichnung „Bahnhof" oder „Güterbahnhof" überhaupt verzichtet werden können.

e) Verwaltungsbezirke.

Bei Bezeichnungen nach Verwaltungsbezirken ist in folgender Weise zu verfahren: „Preußisch", „Bayerisch", „Sächsisch" usw. sowie die Abkürzungen hiervon sind groß zu schreiben. Für „Preußisch" ist die Abkürzung „Pr." anzuwenden.

Für die Bezeichnung der Verwaltungen, denen die einzelnen Bahnhöfe angehören, sind die im Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen auf Seite 3/4 aufgeführten Abkürzungen zu wählen, und zwar mit dem abgekürzten Zusatze „Stb." für Staatsbahn oder Staatsbahnhof und — bei Privatbahnen — „E." für Eisenbahn.

(Z. Bsp. „Großzschocher Pr. Stb.", „Eger Sächs. Stb.", „Hildesheim Hild. P. E.", „Rinteln Rint. St. E.".)

f) Bahnhöfe verstaatlichter Privatbahnen.

Die von verstaatlichten Privatbahnen herrührenden, inzwischen veralteten Benennungen sind tunlichst durch andere Bezeichnungen nach dem Kreis, der Provinz, der Himmelsgegend, den Stadtteilen usw. zu ersetzen. Bei den zu beseitigenden Benennungen handelt es sich u. a. um folgende: O. S. E. (für Oberschlesische Eisenbahn), R. O. U. E. (für Rechte Oderufer Eisenbahn), R. N. E. (für Rhein = Nahe Eisenbahn), B. D. B. (für Berlin = Dresdner Bahn), C. G. B. (für Cottbus = Großenhainer Bahn), O. L. (für Oberlausitzer Bahn), M. W. B. (für Main = Weser Bahn), M. Th. Bhf. (für Magd. Thür. Bahnhof), Weim. Ger. Bhf. (für Weimar = Geraer Bahnhof), Saalb. (für Saalbahn), M. (für Marschbahn), A. (für Altona = Kieler Bahn).

g) Stadt- und Landbezirke.

Bei Bezeichnung nach Stadt- und Landbezirken sind nur die Zusätze „Stadt", „Land" und „Dorf" zu gebrauchen, und zwar ohne den weiteren Zusatz „Bahnhof" oder die Abkürzung hierfür. Erwünscht ist jedoch, diese Zusätze nur ausnahmsweise anzuwenden, wenn eine andere passende Bezeichnung nicht zu finden ist und wenn die Bahnhöfe zu derselben Gemeinde gehören. Führen Bahnhöfe verschiedener, voneinander unabhängiger Gemeinden derartige Zusätze, so sind diese zweckmäßig durch andere, z. Bsp. nach der Provinz, dem Kreise usw. zu ersetzen. Für die weiter noch vorhandenen Bezeichnungen wie „städt.", „Stadtb.", „Ort" sind andere geeignete Zusätze zu wählen.

(Z. Bsp. „Hagenow Land", „Görlitz Stadt", „Kohlfurt Dorf".)

h) Stadtteile, Plätze, besondere Punkte.

Bei Bezeichnungen nach Stadtteilen, Plätzen und besonderen Punkten sind möglichst die politischen Ortsbezeichnungen anzuwenden und die Zusätze auszuschreiben. Abkürzungen sind nur für Oberstadt „O" und für Unterstadt „U", ferner für oberer und unterer Bahnhof „ob. Bf." und „unt. Bf." zu gebrauchen.

(Z. Bsp. „Hamburg Sternschanze", „Berlin Frankfurter Allee", „Danzig lege Tor", „Cassel O.".)

i) Flüsse.

Soweit die Bahnhöfe nach der Lage am Flusse zu bezeichnen sind, empfiehlt es sich, dem Flußnamen noch die Abkürzung für Bahnhof „bf." beizufügen.

(Z. Bsp. „Bremen Weserbf.".)

Auch ist es erstrebenswert, die Zusätze „Weichselufer", „Uferbahn", „Oderhafen", „tr. Saarkanal" entweder durch das Wort „Hafen" oder durch Bezeichnungen wie „Weichselbf." zu ersetzen. Für Bezeichnungen wie „Hafen alt" und „neu" sind tunlichst genauere, evtl. kürzere zu wählen, auch werden für „l. M." und „r. M." (für links und rechts des Mains) und „l. U." und „r. U." (für linkes und rechtes Ufer) bestimmtere Fassungen zu finden sein.

k) Zollgebiete.

Die Abkürzungen „Freibez.", „Freihaf.", „Inlandshaf." und „Zollinl." sind im allgemeinen ausreichend.

(Z. Bsp. „Stettin Freibez.".)

l) Industrielle Anlagen.

Bei Unterscheidung nach industriellen Anlagen sind die Ortsnamen voranzustellen.

(Z. Bsp. „Brattendorf Porzellanfabrik", „Rheinböller Hütte", „Deutsch Oth Hochöfen".)

m) Tarifpunkte (Grenze).

Ebenso ist bei Tarifpunkten für die Umbehandlung von Bahn zu Bahn zu schreiben.

(Z. Bsp. „Herbesthal Grenze".)

B. Schreibweise der politischen Ortsnamen und ihrer zusätzlichen Bezeichnungen.

a) Ortsnamen, die sich aus zwei oder mehreren Stammnamen zusammensetzen, werden — ebenso wie die Stationsdoppelnamen (s. A. 1) — mit Doppelbindestrich geschrieben. (Z. Bsp. „Unkel= Scheuren", „Saarbrücken = Malstatt = Burbach".)

b) „Deutsch", „Preußisch", „Märkisch", „Polnisch", „Königlich" usw.

Diese Bezeichnungen sind auszuschreiben und, sofern sie nicht jetzt schon mit den Ortsnamen in einem Wort geschrieben werden, ohne Bindestriche vor die Ortsnamen zu setzen.

(Z. Bsp. „Deutschrode", „Deutsch Eylau", „Preußisch Herby", „Märkisch Friedland", „Polnisch Neukirch", „Königlich Horst".)

c) Verhältnis- und Eigenschaftswörter.

Das gleiche wie zu b) gilt von Verhältnis- und Eigenschaftswörtern wie „alt", „groß", „klein", „lang", „mittel", „neu" „nieder", „ober", „unter".

(Z. Bsp. „Alt Ranft", „Groß Berkel", „Großbeeren", „Kleinkrug".)

d) Hauptwörter (Bad, Burg, Kloster).

Bei Hauptwörtern wie „Bad", „Burg" und „Kloster" ist die Zusammenschreibung mit dem Ortsnamen nur vorzunehmen, wo sie seit alters her gebräuchlich ist, wo also die Bestandteile des Namens vollständig verwachsen sind. Wo dagegen der Ortsname eine einzelne Liegenschaft — z. Bsp. ein Kloster, eine Burg usw. — bezeichnet, hat eine Trennung der Worte ohne Bindestrich zu erfolgen.

(Z. Bsp. „Badbergen", „Klosterreichenbach", „Bad Nauheim".) Mit Bindestrich (s. B. a) ist jedoch zu schreiben, wenn die beiden Worte zwei getrennte Ortschaften bezeichnen. (Z. Bsp. „Burg= Lesum".)

Soweit der Zusatz „Bad" vor dem Ortsnamen als unentbehrlich gebracht werden muß, sind die Stationen in den Tarifen usw. unter dem Buchstaben B aufzuführen, außerdem aber die Ortsnamen an entsprechender Stelle mit einem Hinweise aufzunehmen.

(Z. Bsp. „Harzburg" siehe „Bad Harzburg".)

e) Ä oder Ae, Ö oder Oe, Ü oder Ue.

Die Schreibweise „Ä oder Ae", „Ö oder Oe", „Ü oder Ue" in den Ortsnamen muß sich nach der Schreibweise der Gemeinden richten. Bei der Unterbringung von Ä, ä usw. in alphabetischen Stationsaufzählungen ist nach den Vorgängen in den Regeln für die deutsche Rechtschreibung und im Anhange zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, einzureihen: „Ä" als

„A" usw., dagegen Stationsnamen wie „Itzehoe" und „Naensen" unter „oe" und „ae".

f) Orte mit gleichem oder ähnlichem Namen.

Orte mit gleichem oder ähnlichem, Verwechslungen verursachenden Namen müssen durch Zusätze unterschieden werden. Im Gegensatz zu den bahnseitigen Zusätzen (siehe Abschnitt A. 2), die ohne jedes Zeichen angefügt werden sollen, sind alle Zusätze (Staat, Provinz, Fluß usw.) hinter dem eigentlichen Ortsnamen in runde Klammern „()" zu setzen, und zwar nur das betreffende Hauptwort ohne Verhältniswort.

(Z. Bsp. „Lauenburg (Elbe)", „Lauenburg (Pom.)", „Hadersleben (Schlesw.)", „Blankenburg (Thür.)", „Blankenburg (Harz)".)

Ausnahmen sind nur zulässig, wo Zusätze in bestimmter Form sich als hergebracht und weltbekannt eingebürgert haben, wie bei „Homburg v. d. Höhe", „Baden-Baden", „Rothenburg ob der Tauber", „Münster am Stein", „Kirchheim u. Teck" usw.

g) Bundesstaaten, Landesteile, Provinzen, Regierungsbezirke, Kreise usw.

Die zusätzlichen Bezeichnungen nach den Namen der Bundesstaaten, Landesteile, Provinzen, Regierungsbezirke, Kreise usw. sind soweit abzukürzen, als es unbeschadet der Verständlichkeit und Deutlichkeit möglich ist. Bei der Bezeichnung der Provinz ist „(Pr.)" wegzulassen bis auf die Provinz Sachsen, die zur Unterscheidung vom Königreich Sachsen „(Sa.)" den Zusatz nicht entbehren kann. Wo durch den Zusatz angegeben werden soll, in welchem Regierungsbezirke oder Kreise der Ort liegt, ist dies durch den Zusatz „(Bez.)" für Regierungsbezirk oder „(Kr.)" für Kreis auszudrücken.

(Z. Bsp. „Waldenburg (Sa.)", „Wittenberg (Pr. Sa.)", „Bredow (Kr. Osthavelland)", „Beuthen (Bez. Liegnitz)".)

Die nachstehenden Bezeichnungen und Abkürzungen sind ein für allemal anzuwenden: (Anh.) für Anhalt, (Baden) für Baden, (Bay.) für Bayern, (Obb.) für Oberbayern, (Ndb.) für Niederbayern, (Pfalz) für Pfalz, (Opf.) für Oberpfalz, (Ofr.) für Oberfranken, (Mfr.) für Mittelfranken, (Ufr.) für Unterfranken, (Schw.) für Schwaben, (Sa.) für Königreich Sachsen, (Württ.) für Württemberg, (Meckl.) für Mecklenburg, (Oldbg.) für Oldenburg, (Els.) für Elsaß, (Oberels.) für Oberelsaß, Unterels.) für Unterelsaß, (Lothr.) für Lothringen, (Els.=Lothr.) für Elsaß=Lothringen, (Luxbg.) für Luxemburg, (Braunschw.) für Braunschweig, (Hess.) für Hessen, (Oberhess.) für Oberhessen, (Rheinhess.) für Rheinhessen, (Lippe) für Lippe, Schaumburg=Lippe und Lippe=Detmold, (Schwarzb.) für Schwarzburg=Rudolstadt und Schwarzburg=Sondershausen, falls weitere Trennung erforderlich: (Schw.=Rud.) für Schwarzburg=Rudolstadt, Schw.=Sondersh.) für Schwarzburg=Sondershausen, (Waldeck) für Waldeck, (Reuß) für Reuß ältere Linie und Reuß jüngere Linie, (S.=Altenbg.) für Sachsen=Altenburg, (S.-Anh.) für Sachsen=Anhalt, (S.=Kobg.) für Sachsen=Koburg, (S.=Gotha) für Sachsen=Gotha, (S.=Kobg.=Gotha) für Sachsen=Koburg=Gotha, (S.=Mein.) für Sachsen=Meiningen, (S.=Weim.) für Sachsen=Weimar, (Hohenz.) für Hohenzollern, (Thür.) für Thüringen, (Laus.) für Lausitz, (Niederlaus.) für Niederlausitz, (Oberlaus.) für Oberlausitz, (Mark) für Mark, (Altm.) für Altmark, (Neum.) für Neumark, (Uckerm.) für Uckermark. — Für die preußischen Provinzen: (Brandb.) für

Brandenburg, (Han.) für Hannover, (Hess.=Nass.) für Hessen=Nassau, (Ostpr.) für Ostpreußen, (Pom.) für Pommern, (Pos.) für Posen, (Pr. Sa.) für Provinz Sachsen, (Rheinl.) für Rheinland, (Schlesien) für Schlesien, (Niederschles.) für Niederschlesien, (Oberschles.) für Oberschlesien, (Schlesw.) für Schleswig, (Holst.) für Holstein, (Lauenbg.) für Lauenburg, (Westf.) für Westfalen, (Westpr.) für Westpreußen.

(Z. Bsp. „Buchholz (Han.)", „Buchholz (Westpr.)", „Hagenow (Pom.)", „Haldern (Rheinl.)", „Maasbüll (Angeln)", „Neustadt (Holst.)", „Sonneberg (Thür.)", „Steinheim (Westf.)".)

Für die Präposition „bei" ist die Abkürzung „b." anzuwenden. (Z. Bsp. „Krauschwitz b. Teuchern".)

h) Berge, Flüsse, Inseln usw.

Die Bezeichnungen nach Bergen, Flüssen und Inseln sind im allgemeinen auszuschreiben, dagegen ist „Gebirge" und „Straße" in „Geb." und „Str." und die Zusammensetzung mit „wald" in „w." abzukürzen.

(Z. Bsp. „Mülheim (Rhein)", „Herzberg (Elster)", „Herzberg (Harz)", „Lauterbach (Rügen)", „Selters (Westerw.)", „Heppenheim (Bergstr.)", „Grunau (Riesengeb.)".)

C. Schlußbestimmung.

Die vorstehenden Grundsätze sind in erster Linie für die Bezeichnung der Stationen, Ladestellen usw. im Güterverkehr maßgebend; sie sind indes auch für den Personenverkehr, die Fahrpläne usw. zu verwerten, sofern hier nicht besondere Verhältnisse eine Abweichung bedingen.

Für die Anschriften an Stations- usw. Gebäuden haben sie gleichfalls als Richtschnur zu dienen, soweit es sich um mehrere Bahnhöfe an demselben Orte handelt. Im übrigen aber wird hier in manchen Fällen die einfache Ortsbezeichnung an Stelle des vollen Namens ausreichend sein, da die Anschriften an den Stationsgebäuden meistens von örtlicher Bedeutung sind.

Aufschriften zur Bezeichnung von Dienststellen und Abteilungen von Dienststellen auf Bahnhöfen.

(Ministerial-Erlaß vom 12. Juni 1907. — IV. D. 10095.)

Zur Herbeiführung der Einheitlichkeit in den Aufschriften an Dienststellen und an Abteilungen von Dienststellen auf Bahnhöfen sowie in den Aufschriften an Richtungsschildern, Wegweisern usw., die den Reisenden das Auffinden der Dienststellen erleichtern sollen, sind in Zukunft folgende Bezeichnungen anzuwenden:

an dem Raum für die Bahnhofsleitung:

Bahnvorstand (auf Bahnhöfen 1. bis 3. Klasse),
Dienstraum (auf Bahnhöfen 4. Klasse und auf Haltepunkten);

Die Bezeichnung Dienstraum dient auf größeren Bahnhöfen mit getrennten Räumen für den Vorstand und für die übrigen Stationsbeamten auch als Aufschrift für den Raum, der den letzteren zugewiesen ist;
an vorhandenen besonderen Räumen für die Beamten der Zugabfertigung (nur auf großen Bahnhöfen):
Aufsichtsbeamter;
an dem Aufenthaltsraum für Stationsdiener usw.:
Pförtner;
an Räumen für den Auskunftsdienst (einschl. der Bescheinigung von Fahrtunterbrechungen usw.) und zur Verwaltung von Fundgegenständen:
Auskunft,
Fundsachen;
Daneben bleiben die Bezeichnungen „Auskunftsbureau" für Berlin (Stadtbahnhof Alexanderplatz), „Amtliches Reisebureau" für Berlin (Potsdamer Bahnhof), Breslau und Cöln sowie die auf Grund besonderer Verfügungen eingerichteten „Auskunftsstellen" bestehen;
an Diensträumen für den Telegraphendienst (Annahme von Privattelegrammen usw.):
Bahntelegraph;
an Diensträumen für den Kassendienst:
Stationskasse (bei vereinigtem Kassendienst);
werden die Kassengeschäfte der verschiedenen Dienstzweige in getrennten Räumen wahrgenommen, so sind diese auch verschieden mit
Stationskasse, Eilgutkasse, Güterkasse
zu bezeichnen;
an den Diensträumen für den Abfertigungsdienst:
Fahrkarten (erforderlichenfalls mit unterscheidenden Zusätzen, wie I/II, IV, Militär usw.), Zuschlagkarten;
Gepäck,
Handgepäck,
(in beiden Fällen erforderlichenfalls mit den Zusätzen: Annahme, Ausgabe);
Eilgut,
Güterabfertigung.

Falls verschiedene Dienstverrichtungen in ein und demselben Raum vorgenommen werden und es zur größeren Deutlichkeit erforderlich ist, dies kenntlich zu machen, so sind die entsprechenden Bezeichnungen untereinander aufzuführen, z. B.:

Dienstraum	Bahnvorstand	Pförtner
Fundsachen	Stationskasse	Handgepäck;

auf den vorerwähnten kleinen Bahnhöfen mit nur einem Dienstraum und auf Haltepunkten genügt jedoch die Außenanschrift Dienstraum.

Diese einheitlichen Bezeichnungen sind bei Neuanlagen sofort anzuwenden; im übrigen hat ihre Einführung allmählich bei Erneuerung von Aufschriften, Ersatz abgängiger Schilder usw. zu erfolgen.

Nachrichten über den Postverkehr.

Briefportosätze

nach den Ländern des Weltpostvereins.

I. Im Orts- und Nachbarortsverkehr.

Das Porto beträgt für:
Briefe bis 250 g frankiert 5 Pf., unfrankiert 10 Pf.
Karten, Warenproben, Drucksachen usw. wie im übrigen Inlandsverkehr.

II. Im Inland, nach den deutschen Schutzgebieten, Luxemburg, Oesterreich-Ungarn mit Bosnien, Herzegowina und Liechtenstein.

Das Porto beträgt für:
Briefe bis 20 g, frankiert 10 Pf., unfrankiert 20 Pf., über 20 bis 250 g: frankiert 20 Pf., unfrankiert 30 Pf.
Postkarten frankiert 5 Pf., unfrankiert 10 Pf., mit Antwort 10 Pf. Frankozwang.
Drucksachen bis 50 g = 3 Pf., bis 100 g = 5 Pf., bis 250 g = 10 Pf., bis 500 g = 20 Pf., bis 1000 g = 30 Pf. Frankozwang.
Warenproben (bis 350 g zulässig). Bis 250 g = 10 Pf., von 250 bis 350 g einschl. = 20 Pf. Nach den deutschen Schutzgebieten bis 2000 g = 60 Pf. Frankozwang.
Einschreibsendungen außer dem Porto für die gewöhnliche Sendung 20 Pf., Rückscheingebühr (vom Absender vorauszubezahlen) 20 Pf.
Postanweisungen (Frankozwang) innerhalb Deutschlands bis 5 M. = 10 Pf., von 5 bis 100 M. = 20 Pf., bis 200 M. = 30 Pf., bis 400 M. = 40 Pf., bis 600 M. = 50 Pf., bis 800 M. = 60 Pf.
Nach Oesterreich-Ungarn usw. Mindestportosatz 20 Pf.

III. Nach den übrigen Ländern des Weltpostvereins.

Das Porto beträgt für:
Briefe frankiert für die ersten 20 Gramm 20 Pf., für jede weiteren 20 Gramm 10 Pf.
Postkarten frankiert 10 Pf., unfrankiert 20 Pf., mit Antwort 20 Pf. Frankozwang.
Drucksachen / Geschäftspapiere } 5 Pf. für je 50 g — für Geschäftspapiere mindestens 20 Pf., Gewichtsgrenze 2 kg. Frankozwang.
Warenproben 5 Pf. für je 50 g, mindestens 10 Pf. — Gewichtsgrenze 350 g. — Frankozwang.
Einschreibsendungen außer dem Porto für die gewöhnliche Sendung 20 Pf., Rückscheingebühr (vom Absender vorauszubezahlen) 20 Pf.
Weltpostanweisungen kosten im allgemeinen 20 Pf. für je 40 M., sind aber nach verschiedenen Ländern teurer, insbesondere z. B. nach Rußland. Im Verkehr mit verschiedenen Ländern ist der Meistbetrag der Postanweisungen sowie der Meistbetrag der bei Brief- und Paketsendungen zugelassenen Nachnahmen auf eine dem Betrage von 800 M. entsprechende Summe erhöht worden.

Packete ohne angegebenen Werth und Packete mit Werthangabe.

Nach Orten des deutschen Postgebiets.

Das Gewicht eines Packets darf 50 Kilogramm nicht übersteigen.

Jeder Packetsendung muss eine Post-Packetadresse beigegeben sein. Der Abschnitt zur Post-Packetadresse kann vom Absender zu schriftlichen oder gedruckten Mittheilungen benutzt und vom Empfänger abgetrennt werden. Mehr als 3 Packete dürfen nicht zu einer Begleitadresse gehören; jedes Nachnahmepacket muss von einer besonderen Post-Packetadresse begleitet sein.

Packete mit Werthangabe müssen mittelst Siegellacks mit Abdruck eines Petschafts verschlossen sein. Bei Packeten ohne Werthangabe kann von einem Verschluss mittelst Siegel oder Blei abgesehen werden, wenn durch den sonstigen Verschluss oder durch die Untheilbarkeit des Inhalts selbst die Sendung hinreichend gesichert erscheint.

Unbestellbarkeitsmeldung. Bevor ein Packet, weil der Empfänger nicht sicher zu ermitteln ist, als unbestellbar zurückgesandt wird, erhält der Absender über die Unbestellbarkeit Mittheilung, um über die Sendung innerhalb 7 Tagen, gegen Zahlung einer Gebühr von 20 Pf., zu verfügen.

Von der Postbeförderung sind ausgeschlossen alle durch Reibung, Luftzudrang, Druck oder sonst leicht entzündliche Sachen, sowie ätzende Flüssigkeiten. Ferner Sachen, die dem schnellen Verderben und der Fäulniss ausgesetzt sind, unförmlich grosse Gegenstände, lebende Thiere können von den Postanstalten zurückgewiesen werden.

Deutscher Packettarif. Das Packetporto beträgt im Fall der Vorausbezahlung für Packete bis zum Gewicht von 5 kg: bis 10 geographische Meilen 25 Pf., auf alle weiteren Entfernungen 50 Pf. Für unfrankirte Packete bis 5 kg wird ein Portozuschlag von 10 Pf. erhoben.

Ueber das Porto für Sendungen über 5 kg geben die Postanstalten Auskunft. Für die als Sperrgut zu behandelnden Packete wird das Porto (nicht auch der Portozuschlag) um die Hälfte erhöht.

Für Packete mit angegebenem Werth (bis zu jeder Höhe zulässig) werden ausser dem entfallenden Packetporto an Versicherungsgebühr 5 Pf. für je 300 M., mindestens aber 10 Pf. erhoben.

Taxe für Post-Packete.

Gewicht	Zone 1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Pfennige					
bis 5 Kilogramm einschließlich	25	50	50	50	50	50
über 5 bis 6 kg	30	60	70	80	90	100
„ 6 „ 7 „	35	70	90	110	130	150
„ 7 „ 8 „	40	80	110	140	170	200
„ 8 „ 9 „	45	90	130	170	210	250
„ 9 „ 10 „	50	100	150	200	250	300
„ 10 „ 11 „	55	110	170	230	290	350
„ 11 „ 12 „	60	120	190	260	330	400
„ 12 „ 13 „	65	130	210	290	370	450
„ 13 „ 14 „	70	140	230	320	410	500
„ 14 „ 15 „e	75	150	250	350	450	550
für jedes weiter kg mehr	5	10	20	30	40	50

unfrankierte Packete bis 5 kg einschl. wird ein Portozuschlag erhoben Die Fahrpostsendungen sind tunlichst zu frankieren.

Gebühren-Tarif für Telegramme.

(Für den billigsten und gebräuchlichsten Weg berechnet.)

Vorbemerkungen.

1. Als Mindestbetrag für ein gewöhnliches Telegramm werden erhoben: im Verkehr mit Grossbritannien und Irland 80 Pf., im übrigen Verkehr 50 Pf. (Für Stadt-Telegramme beträgt die Worttaxe 3 Pf., die Mindestgebühr 30 Pf.) Die Telegrammgebühren sind im Voraus zu entrichten. Durch 5 nicht theilbare Pfennigbeträge sind bis auf solche zu erhöhen. Soweit im Verkehr mit dem Auslande mehrere Beförderungswege sich darbieten, sind die Gebührensätze für den billigsten bz. gebräuchlichsten Weg berechnet. Die Sätze für andere Wege sind bei den Telegraphenanstalten zu erfragen.

2. Unterscheidungszeichen, Bindestriche, Apostrophe und das Zeichen für den Absatz werden nicht gezählt; Punkte, Komma's und Bruchstriche, zur Bildung von Zahlen benutzt, gelten als je 1 Ziffer.

3. Für dringende Telegramme (D) (Dringend), d. s. solche, welche bei der Beförderung und Bestellung den Vorrang vor den übrigen Privat-Telegrammen haben, kommt die dreifache Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms zur Erhebung. Nach welchen Ländern dringende Telegramme zulässig sind, ist im Tarif durch »(D)« angedeutet.

4. Für das vorauszubezahlende Antworts-Telegramm (RP) (Antwort bezahlt) wird die Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms von 10 Wörtern berechnet. Wird eine dringende Antwort verlangt, so ist (RPD.) zu setzen. Soll eine andere Wortzahl vorausbezahlt werden, so ist dies besonders anzugeben, z. B. (RP 16 Wörter). Die Vorausbezahlung darf die Gebühr eines Telegramms beliebiger Art von 30 Wörtern für denselben Weg nicht überschreiten, ausgenommen im Falle des Verlangens der Wiederholung eines vorangegangenen Telegramms.

5. Für die Vergleichung eines Telegramms (TC) (Vergleichung) ist ein Viertel der Gebühr für das gewöhnliche Telegramm von gleicher Wortzahl, für die telegraphische Empfangsanzeige (PC) (Empfangsanzeige) die Gebühr für ein gewöhnliches Telegramm von 10 Wörtern zu entrichten.

6. Für die Nachsendung eines Telegramms (FS) (Nachzusenden) — innerhalb des europäischen Vorschriften-Bereichs zulässig — wird die volle Gebühr vom Empfänger eingezogen. Telegramme werden nur dann nachgesandt, wenn es entweder vom Aufgeber vorgeschrieben oder vom Empfänger beantragt ist. Die Anträge auf Nachsendung sind schriftlich zu stellen.

7. Offen zu bestellende Telegramme (RO) oder eigenhändig zu bestellende Telegramme (MP) sind nach den mit (RO), bz. (MP) bezeichneten Ländern zulässig.

8. Im Verkehr innerhalb Deutschlands kann die Vergütung für Weiterbeförderung durch Eilboten (XP) (Eilbote bezahlt) ohne Rücksicht auf die Entfernung mit 40 Pf. für jedes Telegramm durch den Aufgeber vorausbezahlt werden; findet die Vorausbezahlung nicht statt, so werden die billigst bedungenen, wirklichen Botenlöhne vom Empfänger eingezogen. Die Kosten für die Weiterbeförderung der Telegramme im Auslande hat der Empfänger zu tragen. Für Telegramme mit Empfangsanzeige kann der Absender einen Betrag zur Deckung der Auslagen hinterlegen.

9. Die Zeichen (D) (RP) (TC) u. s w. (vergl. 3 bis 8) zählen als je 1 Wort und sind vor der Aufschrift in Klammern niederzuschreiben. Wenn diese vereinbarten Zeichen in den Telegrammen nicht zur Anwendung kommen, so müssen die gleichbedeutenden Ausdrücke in französischer Sprache hierfür gesetzt werden, sofern in dem betreffenden Bestimmungslande nicht die deutsche Sprache gebräuchlich ist.

10. Für jedes Telegramm, welches einem Telegraphenboten oder Landbriefträger zur Beförderung an das Telegraphenamt mitgegeben wird, kommen 10 Pf. zur Erhebung.

11. Tagestelegramme. Telegramme, die während der Nachtzeit (von 10 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens) nicht an den Empfänger bestellt werden sollen, sind vor der Aufschrift mit der Bezeichnung „(Tages)“ zu versehen, die als ein Taxwort zählt. Dieser Vermerk ist jedoch nur im deutschen, nicht auch im ausländischen Telegrammverkehr zulässig.

Die Wortlänge ist festgesetzt auf 15 Buchstaben oder 5 Ziffern im Verkehr mit:	Wort-taxe M.	Pf
Deutschland (D) (RO) (MP)	—	5
Stadtverkehr	—	3
Algerien und Tunis (D) (RO) (MP)	—	20
Azoren (D) (RO) (MP) . .	—	70
Belgien (D) (RO) (MP) . .	—	10
Bosnien - Herzegowina (D) (RO) (MP)	—	20
Bulgarien und Ost-Rumelien (D) (RO) (MP)	—	20
Dänemark (D) (RO) (MP) .	—	10
Frankreich (D) (RO) (MP) .	—	12
Gibraltar (D) (RO) (MP) .	—	25
Griechenland (D) (RO) (MP)	—	30
Großbritannien und Irland .	—	15
Italien (D) (RO) (MP) . .	—	15
Luxemburg (D) (RO) (MP) .	—	5
Malta (D)	—	40
Marokko, Tanger (D) (RO)	—	40
Montenegro	—	20
Niederlande (D) (RO) (MP)	—	10
Norwegen (D) (RO) (MP) .	—	15
Oesterreich-Ungarn m. Liechtenstein (D) (RO) (MP) .	—	5
Portugal (D) (RO) (MP) . .	—	20
Rumänien (D) (RO) (MP) .	—	15
Rußland (D) (MP) europäisches und kaukasisches .	—	20
Schweden (D) (RO) (MP) .	—	15
Schweiz (RO) (MP) . . .	—	10
Serbien (D) (RO) (MP) . .	—	20
Spanien und die spanischen Besitzungen an der nordafrikan Küste (D) (RO) .	—	20
Tripolis (D) (RO) (MP) . .	—	65
Türkei, ausgeschlossen Ost-Rumelien (s. Bulgarien) (D) (RO)	—	45

Münztabelle nach deutscher Reichs-Währung.

1. Staaten.	2. Münz-Einheiten.	3. D. R.-W ℳ	₰
Belgien	1 Franc = 100 Centimes . . .	—	80
Dänemark	1 Krone = 100 Oere	1	12,5
Deutsches Reich .	1 Mark = 100 Pfennig . . .	1	—
Frankreich	1 Franc = 100 Centimes . . .	—	80
Griechenland . . .	1 Drachma = 100 Lepta = 1 Franc	—	80
Großbritannien und Irland	1 Pfund Sterling = 20 Schilling à 12 Pence	20	40
Italien	1 Lira = 100 Centesimi . . .	—	80
	1 Ducato = 100 Grani . . .	3	44,16
Luxemburg . . .	1 Franc = 100 Centimes . . .	—	80
Niederlande . . .	1 Gulden = 100 Cents	1	70
Oesterreich u. Liechtenstein	1 Krone = 100 Heller	—	85
Portugal	1 Milreïs = 1000 Reïs	4	50
Rumänien	1 Piaster	—	30
	1 Leu = 100 Ban Para	—	80
Rußland	1 Silber-Rubel = 100 Kopeken .	2	25
	1 Gold-Rubel	3	20
Schwed. u. Norweg.	1 Krone = 100 Oere	1	12,5
Schweiz	1 Franc = 100 Centimes (Rappen)	—	80
Spanien	1 Peseta = 100 Cents	—	80
	1 Duro = 20 Reales	4	14
	1 Piaster = 100 Cents	4	—
	100 spanische Realen	21	—
Türkei	1 Piast. = 40 Para à 3 Kurant-Asper	—	18
V. Staat. v. Amerika	1 Dollar = 100 Cents	4	25

Gebühren.

I. in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten.

				a) Gerichtskosten:	b) Anwaltskosten
bis	20 ℳ	einschl.		1 ℳ	2 ℳ
über	20 „	bis 60 ℳ	einschl.	2 „ 40 ₰	3 „
„	60 „	„ 120	„	4 „ 60 „	4 „
„	120 „	„ 200	„	7 „ 50 „	7 „
„	200 „	„ 300	„	11 „	10 „
„	300 „	„ 450	„	15 „	14 „
„	450 „	„ 650	„	20 „	19 „
„	650 „	„ 900	„	26 „	24 „
„	900 „	„ 1200	„	32 „	28 „
„	1200 „	„ 1600	„	38 „	32 „
„	1600 „	„ 2100	„	44 „	36 „
„	2100 „	„ 2700	„	50 „	40 „
„	2700 „	„ 3400	„	56 „	44 „
„	3400 „	„ 4300	„	62 „	48 „
„	4300 „	„ 5400	„	68 „	52 „
„	5400 „	„ 6700	„	74 „	56 „
„	6700 „	„ 82000	„	81 „	60 „
„	8200 „	„ 10600	„	90 „	64 „

Für jede folgenden 2000 M. werden weitere 10 M. Gebühren vom Prozeßgerichte, vom Anwalt 4 M. erhoben. Im Urkunden- und Wechselprozeß gelangen die Gebühren nur zu $^6/_{10}$ in Ansatz. Für die in einem Prozeß entstandenen Auslagen an Schreibgebühren und Porto erhält und erhebt sowohl das Gericht als der Rechtsanwalt Pauschsätze. Diese betragen bei Gericht $^1/_{10}$, beim Anwalt $^1/_5$ der zum Ansatz gelangenden Gebühren, jedoch für das Gericht nicht unter 50 Pf. und nicht über 100 M. und für den Anwalt nicht unter 4 M. und nicht über 60 M.

II. im Zwangsvollstreckungsverfahren.

Für den Gerichtsvollzieher.

bis	50 M.	bis einschl.	1 ℳ	Die Anwaltsgebühr dagegen beträgt $^3/_{10}$ der unt. I b. bezeichneten, jedoch nicht unt. 1 ℳ und für die Herstellung des Schreibwerks sowie zum Ersatze der Postgeb. seiner Sendungen, Pauschsätze v. 20 v. H., jedoch nicht unt. 2 ℳ
„	100 „	„ „	2 „	
„	300 „	„ „	3 „ *	
„	1000 „	„ „	4 „	
„	5000 „	„ „	5 „	
über	5000 „	„ „	6 „	

Wegnahme von Sachen . . . . . 3 ℳ**
Für Besitzentsetzung unbeweglicher Sachen, Heraussetzungen, für jede angefangene Stunde . . . . . 3 „
Verhaftung einer Person . . . . . 15 „
Nachverhaftung . . . . . 2 „
Erfolglose Verhaftung . . . . . 5 „

Die Zustellungs-Reisekosten und baren Auslagen für Schreiberei, Annoncen, Porto, Zeugen- und Sachverständigen-Gebühren usw. sind dem Gerichtsvollzieher besonders zu vergüten.

---

* Für erfolglose Pfändung $^1/_2$ der Gebühren. Dauert die Handlung länger als zwei Stunden, so erhöht sich die Gebühr um $^1/_4$.

** Erfolglose Wegnahme $^1/_2$ der Gebühren, jedoch nicht unter 2 ℳ

Wechselstempeltarif.

Die Abgabe beträgt bei einer Verfallzeit bis zu drei Monaten vom Ausstellungstag, bei fehlender Angabe desselben vom Tag der Uebergabe ab (bei Nachsichtwechseln vom Tag der Annahme, wenn dieser nicht ersichtlich ist oder Nachweis fehlt, vom 15. Tage nach der Ausstellung ab) für eine Summe von:

200 ℳ und weniger	10 ₰
über 200 „ bis 400 ℳ	20 „
„ 400 „ „ 600 „	30 „
„ 600 „ „ 800 „	40 „
„ 800 „ „ 1000 „	50 „
für jede weitere (auch nur angefangene 1000 ℳ	50 ₰ mehr.

Diese Sätze sind von neuem zu entrichten für die nächsten 9 Monate sowie für jede weiteren 6 Monate. Laufzeit ist nach obigen Vorschriften zu berechnen. Ueberschreitungen und Respekttage werden hierbei nicht berücksichtigt.

Ueberschreitung der dreimonatigen Frist von fünf Tagen bei Wechseln mit bestimmtem Zahlungstag zulässig, ebenso Hinzurechnung der Respekttage bei ausländischen Wechseln.

Fehlt die Geldsumme, so wird die Summe von 10 000 M. der Versteuerung zugrunde gelegt, vorbehaltlich späterer Ausgleichung durch Erstattung oder Nachzahlung.

Die Umrechnung fremder Währungen hat nach den vom Bundesrat festgesetzten Mittelwerten und, wo solche nicht bestimmt, nach dem laufenden Kurs zu erfolgen.

Die Marken sind auf der Rückseite der Urkunde, und zwar, wenn diese noch unbeschrieben ist, unmittelbar an einem Rande anderenfalls unmittelbar unter dem letzten Vermerk (Indossament usw.) auf einer mit Buchstaben oder Ziffern nicht beschriebenen oder bedruckten Stelle aufzukleben.

Indossamente und Vermerke müssen unter den Marken niedergeschrieben werden, neben dieselben dürfen nur die Vermerke „ohne Protest", „ohne Kosten" gesetzt werden.

Druck der Vaterländischen Verlags- und Kunstanstalt,
Berlin SW, Johanniterstr. 6.

Fortsetzung des Inhaltsverzeichnisses von Seite 2 des Umschlags.

Seite

Die Hinterbliebenenbezüge auf Grund des § 31 des Militär-Hinterbliebenengesetzes 50
Gesetz, betr. die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen 51
Ausführungsbestimmungen und Erläuterungen hierzu 59
Ausführungsanweisung über die Berechnung der Bezüge für die Hinterbliebenen von Staatsbeamten, die im Dienste einen Betriebsunfall erlitten haben 61
Schadensersatzforderungen aus Betriebsunfällen oder anderen Veranlassungen 66
Gesetz, betr. die Reisekosten der Staatsbeamten . 69
Ausführungsbestimmungen des Staatsministeriums zu den Vorschriften über die Reisekosten . . 72
Reisekosten der Staatseisenbahnbeamten 86
Fahrkosten bei Dienstreisen mit Kraftwagen . . . 88
Festsetzung von Pauschvergütungen für Dienstreisen nach nahegelegenen Orten 89
Dienstvorschrift betreffend das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen 92
Das Gesetz über die Haftung des Staates und anderer Verbände für Amtspflichtverletzungen von Beamten bei Ausübung der öffentlichen Gewalt . 105
Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten 106
Organisation der Verwaltung 118
Reichs-Eisenbahn-Amt 118
Ministerium der öffentlichen Arbeiten 119
Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen . 120
Landes-Eisenbahnrat 127
Bezirks-Eisenbahnräte 128
Eisenbahn-Direktionen, Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrs-Aemter 129
Eisenbahn-Hauptkassen. — Verkehrskontrollen. — Fundbureaus. — Auskunftsbureau. — Abnahmeämter. — Deutsche Güter-Ausgleichstelle. — Chemische Versuchsanstalt 135
Haupt-, Neben- und Betriebs-Werkstätten 136
Bezirke der selbständigen Bau-Abteilungen . . . 141
Verzeichnis der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 142

Gefälligst umzuwenden!

Seite

Transportbedingungen 145
Tarifwesen 149
Fahrpreise für Personenzüge und Gepäcktarif . . 156
Reichsstempelgesetz, Auszug betr. Frachturkunden und Personenfahrkarten 157
Tarif für Güter und Fahrkarten 158, 159
Verrechnung der Reichs-Fahrkartensteuer . . . 160
Fahrkartenstempel 162
Erstattung des Frachturkundenstempels . . . 162
Gesetz, betr. die Statistik des Warenverkehrs mit dem Auslande 163
Fahrplantafeln 167
Wartezeiten der Züge mit Personenbeförderung . 169
Graphisches Fahrplannetz zur Eintragung der Züge nebst kurzer Anleitung zur Ausfüllung desselben 170
Winterfahrplan-Periode 1912/1913 171
Sommerfahrplan-Periode 1913 173
Zeitvergleichung 175
Fahrdienstvorschriften 175
Trennung der Fahrdienstleitung zwischen Bahnhof und Strecke 267
Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienste 268
Bahnärztliche Behandlung der Eisenbahnbeamten 276
Kleiderkassen-Ordnung 282
Kleidermagazin-Ordnung 287
Dienstkleidung 291, 292, 293
Freifahrtordnung nebst Ausführungsbestimmungen 295
Sammlung von Vorschriften formellen Inhalts, soweit sie nicht in der Bureauordnung für die Kgl. Eisenbahndirektionen enthalten sind 314
Grundsätze für die einheitliche Schreibweise der Stationen etc. 324
Aufschriften zur Bezeichnung von Dienststellen und Abteilungen von Dienststellen auf Bahnhöfen . 329
Nachrichten über den Postverkehr 331
Gebühren für Telegramme 333
Münztabelle nach deutscher Reichswährung . . . 334
Gebühren bei Rechtsstreitigkeiten 335
Wechselstempeltarif 336

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 067588704